INTERVISTA A JEAN TODT «FINITO IL MIO MANDATO SPARIRÒ COMPLETAMENTE DALLA FIA»

BE 7,30 € - MC, CÔTE D'AZUR 7,10 € PTE CONT. 7,00 € - E 7,00 € CH CT 8,60 CHF CH 9,00 CHF

AUTOSPRINT

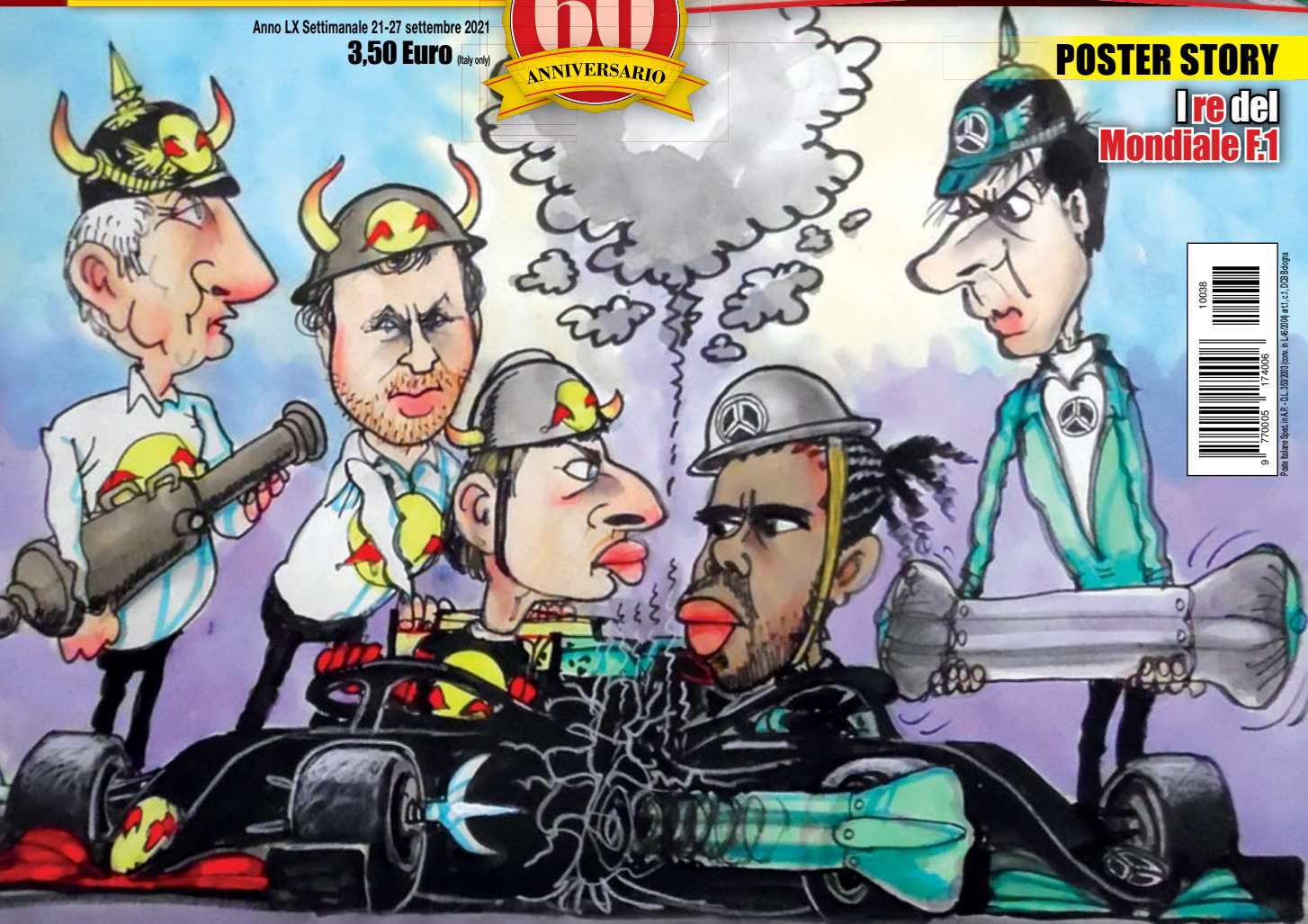
n. 38

Anno LX Settimanale 21-27 settembre 2021
3,50 Euro (Italy only)

60 ANNIVERSARIO

POSTER STORY

I re del Mondiale F.1

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

VERSO IL GP DI RUSSIA

CAR WARS

Mercedes contro Red Bull, Lewis vs Max, Wolff contrapposto a Marko e Horner. Mai in F.1 c'era stata una guerra così totale tra entità e uomini tanto diversi tra loro e tale da promettere sviluppi spettacolari e al calor bianco

di Andrea Cordovani

Duelli & Feste che passano alla storia

Sembra davvero d'altri tempi la copertina di questo numero di Autosprint. La meravigliosa vignetta del nostro Matitaccia ci riporta indietro negli anni e ha il potere di proiettarci nel futuro immortalando i Grandi Rivali di un Mondiale bello e appassionante come non mai. Una scelta precisa da parte nostra visto che siamo nel clou delle celebrazioni per i nostri primi 60 anni e certi richiami per noi sono carezze nell'anima. Dribblando falsi moralismi o morali un tanto al chilo delle quali ormai il mondo abbonda, occorre tornare con i piedi per terra e non perdere di vista il lato cruciale della vicenda. Ovvero che un campionato come questo erano anni che non si vedeva. Un duello così asfissiante, con veleni sparsi e colpi proibiti, fatto di un marcamento totale in pista e fuori racconta che l'ultima stagione prima di una nuova rivoluzione regolamentare è stata la più combattuta di tutta l'era hybrid. E inserito in questo contesto il crash di Monza rappresenta una sorta di non ritorno nella lotta che vede contrapposte Red Bull e Mercedes, Verstappen e Hamilton, Horner-Marko e Wolff. Duri che si esaltano quando il gioco si fa duro. Così, vista la caratura dei personaggi ce n'è abbastanza per comprendere che da qui in avanti la lotta sarà ancora più asfissiante e avvolgente, magari evitando gambe tese e falli di reazione sui quali però non c'è da mettere la mano sul fuoco. Di sicuro un duello come questo è destinato a passare alla storia. Già, la storia. Siamo nel clou dei festeggiamenti per i sessant'anni di Autosprint che proprio nel settembre del 1961 con l'uscita di un numero unico si presentava per la prima volta in edicola. Alle nozze di diamante del settimanale da corsa abbiamo dedicato un Autosprint Gold Collection che esce questa settimana. 200 pagine, immagini inedite, un grande album di famiglia per tutti i nostri carissimi e caldissimi lettori. E la storia di Autosprint e dei suoi 60 anni ve la raccontiamo in questo numero di Autosprint Gold Collection, perché è anche un modo originale di rileggere e rivivere le emozioni passate di corse in Italia e nel mondo. E ora a tutto sprint verso il prossimo compleanno. Senza pause, perché Autosprint ha nelle corse il suo Dna e nella passione, un carburante che ci spinge sempre: il segno distintivo di questo giornale. In un mondo che mette in piazza vite e miracoli, che straparla sui social o peggio pontifica e giudica senza aver la minima percezione delle cose, così tanto per impegnare la giornata, Autosprint continua a battere la strada tracciata dai vecchi maestri ma in un contesto che è mutato radicalmente all'interno di uno sport dell'automobile che non riesce più a coinvolgere come un tempo, almeno nel nostro Paese.
Soffiare sulla brace per mantenere sempre accesa la fiammella della passione è il principale obbiettivo che il giornale si dà per il futuro, lavorando sodo nel pieno rispetto di voi cari lettori, cresciuti a pane e Autosprint. ●

DOMENICA SERRA

C'È UN **NUOVO** AUTOSPRINT GOLD **COLLECTION** PRONTO A USCIRE IN EDICOLA STAVOLTA SI TRATTA DI UN NUMERO MOLTO PARTICOLARE PERCHÉ RACCONTA I PRIMI SESSANT'ANNI DEL VOSTRO SETTIMANALE DEL CUORE

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGN
MARE
AUTO SPRI NT
GOLD COLLECTION
OLYMPUS CAMERAS
SENNA COME GILLES?
60 ANNI DI AUTOSPRINT
LA BIBBIA
delle corse

Il Circus dei nostri lettori

AUTOSPRINT È SEMPRE STATO TRASVERSALE, CERCATO E GUSTATO DA TUTTI: DAI LETTORI PIÙ DURI E PURI FINO AI CAMPIONISSIMI E AI PADRONI DEI CAVALLI VAPORE. FESTEGGIANDO I NOSTRI 60 ANNI CON UN AS GOLD COLLECTION IN USCITA, ECCO UNA RASSEGNA DEI NOSTRI PIÙ ILLUSTRI AFICIONADOS, COL CAVALLINO IN PRIMA LINEA, DAI TEMPI DEL DRAKE ALL'ERA BINOTTO

di **Mario Donnini**

Autosprint che compie 60 anni tondi tondi non sa mica solo di compleanno. No, è grido di libertà e orgoglioso inno alla resilienza cartacea - peraltro abbinata e accompagnata da una approfondita, tambureggiante e crescente presenza elettronica -, di uno dei non tantissimi settimanali ancora felicemente e sorridentemente in edicola.
Festa bella di una passione che accomuna dai tempi di von Trips a quelli di Lando Norris lettori, addetti ai lavori, piloti della domenica, onestissimi ricamatori dell'asfalto e perfino, tutt'altro che raramente, campionissimi del volante.
Rito collettivo di giubilo e condivisione di identità che celebriamo tutti insieme, noi e soprattutto Voi, tramite un numero attesissimo e da collezionare di Autosprint Gold Collection, dedicato appunto alla bibbia delle corse giunta al genetliaco che la vede caracollare direttamente traghettata dall'inizio degli Anni '60 all'abbrivio dei suoi 60 anni.
E allora, a mo' di warm up, riscaldamento e presentazione della pubblicazione mensile, patinata e pattinante sul lago magicamente ghiacciato su cui volteggiano nomi, sensazioni, copertine, gare, campioni e macchine da sogno, ecco queste pagine anch'esse giubilanti, liete, profumanti gelsomini e gridolini del giorno di festa.
Zoomando su una delle tanti parti sorprendenti e lucenti di quelle due centinaia di pagine in uscita, che

rappresentano l'album di famiglia che ci vede tutti accomunati nella racing fraternity del Motorsport all'italiana. Sì, perché è proprio a partire dal rapporto bello e intenso tra Autosprint con i campionissimi e le grandi personalità del Motore che inizia idealmente il viaggio, dalle pagine di questo numero fino alle tante, tantissime del suo fratello più giovane, sfolgorante e muscolare virato al Gold destinato alle edicole per finire alla grande l'estate.

Ferrari lo leggeva di lunedì

Autosprint fin dagli anni mitici e ruggenti racchiude una magica e ineguagliata duplicità. Quella d'essere conteso, amato, tesaurizzato e gustato sia dai lettori del loggione e dai piloti per divertimento che dai big, dai top e dai vip del volante, col casco in testa o meno.

Interclassista, trasversale, unificante, poliapprezzato quanto godibile su diversi e stratificati piani

MATTIA CI LEGGE FIN DA RAGAZZO!

Sopra, il Drake premia Fittipaldi ai Caschi 1972 e, in alto, è col nostro editore Luciano Conti. Nell'altra pagina, Mattia Binotto legge As: nato in Svizzera e figlio di immigrati, ha vissuto oltre confine fino alla laurea e la passione per le corse gli deriva dal nonno, che gli teneva da parte le copie del nostro settimanale. Quando Mattia lo andava a trovare, per lui era un rito leggere Autosprint

di lettura, il periodico da corsa diventa nei decenni progressivamente punto di riferimento, oltre che per gli addetti ai lavori, anche per potenti, padroni dei cavalli vapore e campionissimi, tanto che un'intera sezione, nel finale dell'As Gold celebrativo del sessantennale è proprio dedicato - così come la sua stessa evocativa cover - ai grandi in salsa racing, ritratti nella lieta lettura di Autosprint medesimo.

Il primo, il più adorato, amato, temuto e rispettato tra gli aficionados resta Enzo Ferrari, sempre tradizionalmente e febbrilmente primo nella lettura del fresco numero di Autosprint, ancora profumante dei fumi di stampa. Tanto da inviare puntualmente un corriere, ogni lunedì mattina a San Lazzaro di Savena, nella sede in via del Lavoro n.7, per avere una copia del numero appena sfornato e poter leggere immediatamente come Autosprint stesso stava leggendo la Ferrari e il Drake.

Da lì sarebbero seguite telefonate al Direttore di turno ricche di urla, silenzi ed elogi riappacificanti, o, a volte, di fila tutto insieme, esattamente in quest'ordine. Lo stesso ingegnere Mauro Forghieri ricorda tuttora che l'arrivo di As a Maranello nella sede Ferrari era una specie di temuto innesco, da parte dei dipendenti del reparto corse, perché da quel momento in poi, non appena il Drake aveva ultimato la lettura dell'attualità con argomenti sensibili sul Cavallino Rampante, sarebbero stati di sicuro dolori per qualcuno... Presunto informatore, spia, bersaglio o chissà cosa.

Binotto e il senso di una immagine

Per questo, gustare l'immagine attuale di Mattia Binotto che legge il nostro settimanale da una parte rappresenta una specie di chiusura del cerchio e l'attualizzazione di un rito antico di comunanza e collegamento che lega noi e la Ferrari, ma dall'altra è anche il segno di una passione personale vissuta, costante e commovente, che lega il timoniere della Rossa ad Autosprint fin dalla giovane età, da quando era suo nonno a iniziarlo alla lettura del settimanale da corsa, con sviluppi che sarebbero stati, per il baby Mattia d'allora, imprevedibili quanto clamorosi.

I campioni che scrivono

E poi, oltre ai grandi che ci leggono, in una sorta di corrispondenza biunivoca, c'è tutt'altro. Pensate: Autosprint è stato il solo periodico del pianeta che ha permesso a dei lettori affezionati perfino di correre davvero, aprendogli la strada per diventare campioni - vedi Roberto Ravaglia -, consentendo, di converso, a tanti campioni di diventare columnist e collaboratori di Autosprint, oltre che fedeli lettori.

Anche in questo caso Enzo Ferrari sta su tutti, poi ecco, per dirne solo qualcuno, Jacky Ickx, Andrea De Adamich, James Hunt, John Watson, Alan Jones, Gilles Villeneuve, Ayrton Senna e tanti altri.

Insomma, se esistono visagisti delle dive o curatori delle divine, Autosprint, oltre a piacere al loggione, ai tifosi veraci e soprattutto ai duri e puri, è sempre stato la sella di cuoio nobile per i più grandi Cavalieri del Rischio, da sempre inneggiati, invocati e rispettati dal fondante e fondamentale Direttorone Marcello Sabbatini.

Leggere la cronaca? No, il futuro

Ecco, gustateveli, i campioni ritratti mentre scorrono avidamente le pagine del numero di Autosprint dell'epoca, provate a carpire e a capire la loro espressione, il senso dello sguardo, la sensazione che provano mentre leggono. Il più delle volte li vedrete totalmente concentrati, quasi ipnotizzati, avvinti dall'argomento di turno, loro che, di rigore, dovrebbero sapere già tutto o, se non altro, molto, infinitamente di più d'un comune mortale.
Ebbene, non è così. Mediamente i miti del Volante scorrono le pagine di As belli assorti, perché non cercano in esse la cronaca, il presente, ma fiutano il futuro. I boatos, le indiscrezioni di mercato, gli umori dei giornalisti del Direttore e dei lettori comuni a loro indirizzati. Perché Autosprint sempre e comunque sposta, fa opinione, muove e smuove correnti, tendenze, campagne, sensazioni e comune sentire.

Il caso Lauda

Pensate al caso Lauda. Poco simpatico e poi per niente tale al Direttore Marcellone, Niki per anni considera As una specie di sala torture a lui dedicata. Tanto che la sua rottura con la Ferrari a fine 1977 deve non poco alla campagna stampa anti-Niki, che poi reagirà con un rovente libro accusa/confessione intitolato "Protokoll", nel quale ne ha per tutti, stampa specializzata compresa. Sarà solo l'opera di grande tessitore del Direttore Italo Cucci a riportare

AS, IL PREFERITO DALLE LEGGENDE

Sopra, Niki Lauda legge Autosprint, e, nella pagina a fianco, lo commenta insieme al suo diesse di allora Daniele Audetto (siamo nel 1976). A lato, Schumi ai Caschi d'Oro da campione del mondo, Gilles Villeneuve in appassionata lettura e, infine, Luca Cordero di Montezemolo premia alla festa di Autosprint Colin Chapman col Casco iridato Costruttori vinto dalla Lotus nel 1978

Lauda a una Festa di Autosprint, segnatamente ai Caschi d'oro 1984, per ritirare il Casco d'Oro iridato per il terzo mondiale appena vinto, sotto gli occhi e le forme di Serena Grandi, molto più aerodinamiche di quelle della adiacente McLaren Mp4/2.

Senna spiega al mondo Autosprint

Proprio a metà Anni '80 è il giovane Ayrton Senna, appena approdato alla Lotus dopo il debutto F.1 1984 in Toleman, a spiegare al mondo cosa e quanto rappresenta Autosprint. Perché il brasiliano con tanto di valigetta 24 ore si reca nella sede di San Lazzaro per entrare a contatto con quella che lui considera una tra le più influenti, autorevoli e imprescindibili pubblicazioni sul Motorsport a livello mondiale. Tanto che anni dopo girerà la leggenda metropolitana che Ayrton volesse addirittura acquistare la nostra testata per meglio indirizzarne la linea a suo favore, negli anni caldi della sua guerra in pista col rivale Alain Prost. Vero o non vero, i grandi della F.1 da sessant'anni scrivono pagine indimenticabili non solo in pista ma anche e soprattutto sul palcoscenico dei Caschi d'Oro di Autosprint, affluendo con regolarità, entusiasmo e senso della battuta, tanto da creare scenette indimenticabili, come quando, a fine Anni '90, con Carlo Cavicchi Direttore, Michael Schumacher sbuca dal nulla e premia lo sbalordito e ignaro Mika Hakkinen con un casco iridato, in una sorta di festa a sorpresa orchestrata da dietro le quinte.

Tradizione rispettata

Eccola, l'eredità preziosa e leggiadra di Autosprint, il filo rosso che lega epoche, marchi e campionissimi. La verità che se ne ricava è bellissima e affascinante. Così come, puntualmente, chi fa e descrive un esperimento scientifico influisce sullo stesso inflenzandolo, Autosprint descrivendo corse e campionissimi entra nella loro esistenza a volte mutandone, financo impercettibilmente e in senso puntualmente bello e positivo, i destini.

All'interno di un rapporto caldo, dolce e bellissimo che festeggia 60 anni, sì, ma che per quantità e qualità reciproca di passione, Voi compresi, rischia sempre più di aspirare a diventare infinito. ●

Lewis vs Max è guerra totale

ORMAI UNA COSA SOLA È CERTA: QUESTO È A TUTTI GLI EFFETTI, COL DUELLO IN ATTO, UNO DEI CAMPIONATI PIÙ COMBATTUTI E AVVELENATI ALL'INTERNO DELL'INTERA STORIA DELLA F.1

Consigli

Ce lo siamo chiesti tutti, guardando con trepidazione quanto accadeva in pista negli ultimi giri di Monza, dal momento che Lando Norris ogni tanto, non sempre, dava la sensazione di avvicinarsi a Ricciardo. È stato Lando a non riuscire ad attaccare il compagno di squadra che si stava avviando verso la vittoria oppure c'è stato un ordine di scuderia? Si sa solo che nelle tornate conclusive Norris ha sentito una vocina via radio che, in modo molto sintetico, gli suggeriva: *«Lando, è meglio per noi dove sei…»*. E lui alla fine ha commentato *«È andata bene così, sono contento per il mio compagno Ricciardo, in futuro avrò altre opportunità»*. Leale, sincero, aperto. Quanti altri avrebbero detto le stesse cose?

Assenza

Avete notato che quando c'è stato il botto tra Lewis e Max, con le vetture ferme l'una sopra l'altra, non si è vista neppure l'ombra della vettura medica dei Gran Premi, che solitamente interviene per molto meno? Il perché della scelta l'ha spiegato il pilota della Mercedes di soccorso, Alan van der Merwe: *«Non c'erano le condizioni che richiedessero la nostra presenza: Hamilton via radio aveva detto che non era ferito e le immagini tv lo dimostravano»*. Vero, però…

Insinuazione

Damon Hill, al quale Michael Schumacher strappò il titolo del 1994 con una controversa manovra che oggi sarebbe stata certamente sanzionata, ha espresso idee molto chiare sull'incidentone tra Hamilton e Verstappen. Senza troppi giri di parole, infatti, l'ex-campione del mondo ha accusato il pilota olandese: *«O ha commesso un errore di valutazione del sorpasso, oppure ha fatto una manovra calcolata»*. Ed ha aggiunto: *«Hamilton alla seconda chicane, all'inizio, aveva evitato l'incidente. Lui, invece, potrebbe aver pensato di mandarlo fuori. Non voglio accusare nessuno, ma in gara la favorita era la Mercedes…»*.

Politica

David Coulthard è una bella persona che, appeso il casco al chiodo, ha aperto un lungo elenco di attività nel mondo dei Gran Premi, tanto che a Monza lo abbiamo addirittura visto consegnare una coppa sul podio quale ambasciatore Heineken, sponsor della gara. Sul fattaccio, da buon politico, non ha quindi voluto prendere posizione: *«C'erano in ballo due dei migliori piloti del mondo. Ognuno sapeva quello che stava facendo. Il botto è stato quello che è stato, nulla di più e nulla di meno»*. I democristiani di una volta, li ricordate?

Augurio

Nella fiera delle banalità stavolta dobbiamo inserire un personaggio che banale lo è stato raramente, ma ora che è ai vertici di Liberty Media scivola spesso nel luogo comune. È Ross Brawn, direttore tecnico da primato in Ferrari, il quale sull'appassionante e anche un pochino cruento duello che sta opponendo Hamilton a Verstappen ha fatto una dichiarazione a dir poco clamorosa: *«Speriamo che il titolo venga assegnato in pista, non nella stanza dei commissari»*. Ohibò, come si è sbilanciato!

Dubbio

A proposito di Ross Brawn. È rispettato e stimato, certo. Ma qualcuno sta cominciando a mettere in dubbio che il suo operato all'interno di F.1 sia ancora oggi incisivo o fondamentale. Anche considerando lo stipendio - milionario - che riceve ogni anno. Forse persino una figura di questa rilevanza rischia di essere messa in discussione.

Tamponi

Per accedere al Gp la procedura stampa prevedeva tampone molecolare 24 ore prima dell'accesso e tamponi quotidiani a due passi dal paddock. Il tutto senza tenere in considerazione l'italico green pass. Misure connesse al sistema assicurativo di chi lavora durante un Gran Premio. Il problema è che tutta questa trafila non comporta in pista alcun vantaggio. Impossibile avvicinare i piloti, impossibile osservare le vetture dalla pit lane. Bene? Mica tanto, al netto della pandemia e dei tamponi ripetuti e negativi.

VARIANTE MONZESE
Il virus della polemica esplode dopo il contatto tra Verstappen e Hamilton alla Variante di Monza nel Gp d'Italia, finito per entrambi in questo modo...

Morale

Vestappen fece la morale a Hamilton accusato di festeggiare la vittoria nel Gp inglese mentre Max si trovava in ospedale.
In parecchi hanno fatto la morale a Verstappen per non essersi fermato a verificare le condizioni di Hamilton dopo il botto alla prima variante. In entrambe le occasioni, a nostro avviso, siamo alla speculazione inutile. Tutti sapevano a Silverstone che Verstappen stava bene; era evidente a Monza che stesse bene Hamilton seduto nella sua Mercedes.
Moralismi fuori luogo. Una specialità molto alla moda di questi tempi. Non solo in F.1.

Futuro

A qualcuno il sospetto viene eccome. Che questa "chiusura" ulteriore degli accessi ai protagonisti dei Gran Premi sia una prova generale per arrivare ad un definitivo spopolamento del paddock. Noi non lo crediamo affatto. Anche perché il lavoro giornalistico serve alla F.1 e chi gestisce la F.1 sa benissimo che delegare tutto alle tv - che sono le uniche entità libere di lavorare in quanto clienti paganti - ridurrebbe un pluralismo fondamentale all'informazione.

Giovani

Si parla tanto di giovani che dovrebbero arrivare in F.1, di questi tempi. Una discussione molto sospetta, in un momento in cui i team sono affamati di soldi e i cosiddetti giovani non sono tanto degli annunciati campioni di domani, quanto – per lo più – portatori di quattrini. Ed ecco che tra le "brillanti" proposte fatte per la prossima stagione c'è quella che obbligherebbe tutti i team, per un certo numero di gare, a impiegare i cosiddetti giovani nelle prove del venerdì. Le squadre gongolano, perché nulla sarà gratis…

Abbandoni

Che cosa farà Kimi Raikkonen da metà dicembre in poi, quando avrà abbandonato del tutto i Gran Premi? Una persona che lo conosce bene ha avanzato una ipotesi: *«Nelle vacanze di Natale starà molto in famiglia e scoprirà il calore delle persone più care. Poi seguirà più da vicino il suo team di motocross e tutto quanto c'è attorno. Magari si regalerà un viaggetto, breve, con la moglie. E dopo tre mesi, scoperti i disagi della vita normale che facciamo tutti noi, gli tornerà la voglia di correre e ritrovare certe emozioni. È quello che capita a tutti gli ex-campioni che a una certa età devono abbandonare la scena. Sono davvero curioso di vedere dove sarà e che cosa farà Kimi tra un anno»*.

Trading

È stata archiviata dall'autorità di controllo del mercato finanziario tedesco l'accusa di insider trading mossa a Lawrence Stroll e Toto Wolff. L'accusa si basava sul sospetto che Wolff avrebbe acquistato azioni della Aston Martin (valore circa 16 milioni) una volta venuto a conoscenza dell'intenzione Mercedes di acquistare il 20% delle quote della stessa Casa inglese, fattore che ha aumentato il valore delle azioni di circa il 60%. Ipotesi smentita dalla stessa Mercedes.

Vip

A Monza i veri Vip sono stati gli atleti italiani che hanno partecipato ai Giochi Olimpici di Tokyo, con tanto di medaglia conquistata.
Sono stati coccolati, adulati, fotografati, invitati eccetera eccetera, con libero accesso ai motor-home dei team (in barba ai tanti protocolli) e alle rispettive ospitalità. Dove non hanno avuto accesso, invece, i Vip degli anni passati, quelli che si presentano a Montecarlo e Monza con la solita divisa di jeans, giacca blu, camicia bianca senza cravatta e cercano – facendo finta invece di evitarli – gli obbiettivi dei fotografi. Ne abbiamo incrociati un paio abbastanza disturbati dal fatto di non aver avuto accesso alla postazione Ferrari, come negli anni passati.
Quando magari il presidente era un altro. Forse non sono stati riconosciuti dell'uomo addetto agli ingressi...

Nip

Ci sono le VIP, Very Important Person e le NIP, Non Important Person. Queste ultime si posso identificare nel pubblico che si supponeva avrebbe dovuto invadere Monza per il Gran Premio. Poi c'è stato i caro-biglietti che ha indirizzato i NIP verso altri lidi: una bella giornata sul Lago Maggiore, il bowling a Binasco, un tuffo nel Segrino, il battello sul Lago d'Iseo e via dicendo. Tutte cose che sono costate molto meno di un biglietto nella tribuna laterale.
Il caro biglietti è stato uno schiaffo ai tifosi che tengono in piedi la F.1 e un pochino anche Monza. Gente che andava rispettata e trattata in modo diverso. Sperando tuttavia che lo sgarbo venga dimenticato in fretta. E soprattutto rimediato. ●

Team principal

Un team principal straniero si è lasciato andare ad una confessione amara e inattesa in un hotel vicino al circuito: *«Qui chi comanda i team salvo un paio di eccezioni, si occupa dei propri affari personali. Usano la F.1 e persino le squadre che comandano per scopi che nulla hanno a che fare con il bene della Formula»*.
A chi si riferisse pensiamo sia facile immaginarlo. E le due eccezioni? Abbiamo le idee chiare anche su questo.

RESURREZIONE ORANGE
La McLaren torna a vincere e a suscitare entusiasmo in F.1. La foto di gruppo dell'immediato dopo Gp di Monza è un inno alla resistenza e alla pervicacia della squadra orange-papaya

Car Wars

QUESTO RISCHIA DI DIVENTARE IL MONDIALE PIÙ BELLO NELLA STORIA DELLA F.1 PERCHÈ NON È SOLO UNA SFIDA APERTA E INCERTA TRA PILOTI E CASE MA PURE TRA FILOSOFIE, SCALE DI VALORI, MANAGER E OPPOSTI MODI DI INTENDERE LE CORSE, TANTO DA CONFIGURARSI COME UNA GUERRA TOTALE

La chiave di tutto? Verstappen impalla Hamilton alla Variante di Monza facendo platealmente apposta, centrandolo come giocasse a Supermario Kart e distruggendo la corsa di entrambi, tanto che senza volerlo quasi lo fa fuori con una ruotata fortunatamente resa innocua dall'Halo. Poi scende di macchina e se ne va con passo fermo e sicuro, per niente nervoso ma frivolmente spedito. Felice. E manco guarda l'avversario intrappolato nella Mercedes schiacciata. Buoni dove siete, adesso. Fermate tutto. S'annida lì in senso, la cifra del momento.

MATITACCIA SPIEGA TUTTO SDRAMMATIZZANDO
Giorgio Serra legge così la guerra totale in atto tra tutte le forze e gli uomini in campo di Mercedes e Red Bull. Matitaccia come sempre ha il dono di sdrammatizzare una situazione comunque tesa quanto particolare, che vede due formazioni intere mai così diverse, divise e contrapposte

Il segnale subliminale di quanto sia diventata spietata, onnicomprensiva e quasi amorale la lotta in pieno svolgimento.
Ehi, Lewis - parrebbe pensare Max -, non mi frega niente di come stai. Come a te non è fregato niente di come stavo io, in ospedale, mentre festeggiavi sul podio a Silverstone ridendo a crepapelle, dopo che mi avevi spedito contro le barriere alla velocità di un treno Tgv.
Il controsegnale al curaro è arrivato. Io non ho paura di te. Mai. Posso farti male pure io, all'occorrenza. Forse alla prossima te ne farò, me ne farai, e di sicuro non mi tirerò indietro. Mai.
L'altro tace, esce dall'abitacolo con l'orgoglio ferito, deglutisce e guarda lontano, pensando le stesse cose dell'avversario.
Sì, siamo a questo, poche storie.
Bentornati in quello che rischia di diventare il mondiale più bello nella storia della Formula Uno. Benvenuti in una dimensione diversa, in una trama spiazzante, più articolata, complessa e spettacolare delle altre, in cui a misurarsi non sono più piloti e squadre, monoposto e motori, ma filosofie, scale valoriali, personaggi a profusione e modelli di comportamento, oltre che marchi e soggetti di mercato.
Prego, siore e siori, si accomodino e si preparino, perché non è mica solo un campionato a punti, questo, ma una serie televisiva alla prima stagione e con una marea di puntate, violentissime e cattive, oltre che emozionanti. Gomorra a 350 all'ora, Romanzo un tantino criminale, col collegio degli steward sempre al lavoro, Suburra del time penalty all'insegna dell'unsafe, del pericolo, della furbata maligna e della manovra proterva, in pista e fuori.
Con una caratteristica mai vista prima: non è una faccenda di piloti, questa, di brand, di Case, no, stavolta la lotta, la guerra e la sfida sono totali, coinvolgendo tutto e tutti i personaggi in campo.
Prost e Senna si odiavano ma era una cosa tra loro, a due, binaria, tutt'al più con il Presidente Balestre a fare il tifo. Punto. Stavolta no, manco per idea. Se gli ultimi mondiali dell'epopea aspirata e i primi sette dell'era turboibrida erano stati mediamente e noiosamente dei trofei per ingegneri, questo è il primo in cui i geni con le cuffie sembrano starsene buonini a bordo ring, non certo impotenti e inattivi, ma zitti e muti, anche perché è l'unica volta in cui si corre di fatto e per decreto con le macchine dell'anno prima, seppur affinate e corrette.
No, questa è la prima guerra dei mondi e non più solo mondiale, in F.1, perché tutto e tutti si scontrano in un duello tra due enormi matrijoske che ne contengono infinite altre.
Red Bull sfida Mercedes. Il marchio tedesco con la striscia più vincente e invincibile nella storia delle corse subisce l'attacco della squadra più filosoficamente, geneticamente e idealmente diversa, opposta e antagonista. La Mercedes. Sì, il marchio del lusso, del comfort, della sicurezza, dell'agio sereno sicuro e ultraborghese, la corporation più complessa, articolata e turbocapitalista che è anche il team di F.1 azionariamente più cangiante, sapientemente dosato e pluralisticamente strutturato, viene selvaggiamente sfidata dalla Red Bull, il brand più monocratico, sportivamente monopadronale - al di là dell'erede del socio thailandese di Mateschitz - e improntato alla filosofia dell'estremo, del no limits, dell'orgogliosamente rompicollo, dell'antiborghese, per certi versi dell'oltreMercedes.
Honda assalta Mercedes. All'ultimo tuffo, prima del ritiro. La Casa giapponese ormai in F.1 recita la parte della farfalla che sta per chiudere le ali a fine stagione, tentando il colpaccio che le rinverdirebbe la leggenda, mentre il potentato d'Argento tiene duro sperando di ampliare un'infinita bache-

ca di trofei. E pure sul piano mentale, il genio infinito di Adrian Newey si contrappone alle equipe di Brackley e Brixworth. Perché se la Red Bull è l'entità vincente più riassumibile nel volto e negli occhi tristi di un sol uomo dal cervello meraviglioso, la Mercedes è la Casa che stravince senza avere un solo stregone di riferimento, lo sciamano decisivo, ma attingendo spesso e paradossalmente ai tecnici delle equipe perdenti, facendo disegnare macchine e forme e dando responsabilità a figure che altrove avevano appena rimediato solo delusioni e trasformandoli in scienziati da Nobel. Poi, certo, ci sono loro, i piloti.
Hamilton, il campionissimo ultratalentuoso e supertitolato, rockstar e dolce, fashion victim nonché orgogliosamente nero, possibilmente Muhammad Ali oriented con morbida gentilezza. Tatuatissimo, ieratico, paraspirituale e anche un po' paraculo, che ogni volta sa dire o fare la cosina più flautata utile a far imbestialire l'avversario di turno, progressivamente cuocendogli il cervello.
Verstappen, il giovane duro, tagliato nella pietra, di cultura ed etica protestante, quand'anche inconsapevolmente tale. Determinazione, meritocrazia e volitività all'estremo. Sostanziale, tagliente, parlachiaro, guascone, beffardo, sfrontato davanti ai microfoni, senza paura. Aggressivo in pista e fuori. Uno che se gli fai girare i coglioni, ti bracca, ti sfonda sull'asfalto e poi in pit-lane t'insulta e quasi ti mena, citofonare Ocon, per credere.

Ecco, pensare che Max e Lewis siano diversi perché uno è nero e l'altro no o uno è maturo e l'altro giovane, significa non aver capito niente: questi due qua sideralmente differenti lo sarebbero anche se fossero nati gemelli, perché a dividerli c'è l'abisso delle filosofie, dei credo, del porsi esistenziale di fronte alla vita. E poi c'è la faccenda dei clan degli austriaci a capo dei rispettivi team.
In principio Toto Wolff e Niki Lauda da una parte e Christian Horner e Helmut Marko dall'altra. Wolff, il timoniere della Stella a Tre Punte, ma anche l'a-

zionista, l'investitore, l'uomo di potere, il manager dei piloti, il politico, l'unico vero, grande influencer nelle questioni di potere alto della Formula Uno. Alto, bello, ricco e snello, dal sorriso perlaceo e sicuro, dal fare accattivante, dalla battuta suadente, dall'aplomb executive ma anche dai modi maschi, a tratti ruvidi ma mai volgari, sempre stilish. Nelle colline umbre di uno così si dice che è l'uomo dal bastone di vergale, quello che rompe le ossa ma non ti fa male.

Di certo, perso il compianto Niki Lauda, Toto lo onora nel migliore dei modi dando l'idea d'averne assunto saggezza, razionalità e capacità di sintesi, perché il Wolff di adesso non sembra mica solo essere Wolff, ma un Toto cresciuto e potenziato come un pokemon, metà Wolff e metà Lauda in download.

Di là ci sono Christian Horner e Helmut Marko, e la congrega non potrebbe essere più antagonista e contrapposta. Horner è strutturalmente decisivo per la Red Bull, poiché grande uomo di macchina, che sa pure fare politica alla grande e non è buonista per niente. E poi c'è la rabbia biografica che lo unisce senza volerlo a Marko. Perché se Wolff è un gentleman driver, ovvero un pilota per puro divertimento, uno da Gt (e anche bravino), Christian e Helmut hanno due delusioni diverse, rododendre e ultramotivanti. Horner negli Anni '90 in F.3000 correva ma tribolava, dava l'anima ma non svettava, per niente, tanto da lasciar perdere deluso, alla fin fine. Al contrario, Marko era in F.1 - e non solo - l'austriaco più promettente prima e più di Lauda, ma il noto incidente della pietra sull'occhio e della vista menomata lo hanno stoppato. E l'avvelenamento di queste storie agonistiche mai completate ha saputo creare e affinare talenti diversi, rettilinei, voraci e ambiziosissimi. Helmut Marko, a parlarci, è una delle persone più affascinanti che abbia mai incontrato. Concreto, diretto, analitico nelle premesse, sa essere chirurgico e letale nelle conclusioni.

Di Max è l'anima nera, il perfido Jago, il veleno sulla punta della freccia, ma anche l'estimatore totale, padre spirituale privo di carezze - che manco papà Jos, peraltro, ha mai profuso a dismisura, neh -, ma prodigo di consigli, di nucleare potere motivazionale e intelligente bellicosità.

Mercedes e Red Bull, tanta gente strana e lucente, particolare, ecco. Liberi, armati e pericolosi, come si diceva una volta nei film poliziotteschi all'italiana. Due polveriere capaci di produrre trame inesorabilmente esplosive. Mai vista una sfida così totale e globale, nel mondiale di Formula Uno, a tutti i livelli, con tanti personaggi, addentellati e implicazioni profonde e prive di possibilità di addolcimento. Sarà una guerra senza sconti, la prima tra così tanta gente che si detesta e si sta sul cavolo, lietamente consapevole che questa è solo una metafora botanica, perché, presi uno a uno, la maggior parte di loro sanno d'essere degli stupendi figli di botanica. ●

RAPPORTI NON PIU FACILI NE SIMPATICI

Marko e Wolff, sopra, si danno la mano in tempo di Covid-19 ma tra loro e i rispettivi team le relazioni appaiono tese e improntate all'ostilità più netta. Nell'altra pagina, in basso, i due un paio di lustri fa, quando tutto andava per il meglio. Più in alto, un tavolo a tre con anche Horner presente: Christian specie negli ultimi tempi ha rilasciato dichiarazioni molto forti all'indirizzo di Wolff, peraltro ben contraccambiato...

Carichi pendenti

TUTTO IN BALLO, PESI IMPORTANTI CHE OSCILLANO TRA UN GP E L'ALTRO, SORTI DI UN MONDIALE DA DECIFRARE. ECCO IL DIARIO, IL LUNARIO E IL MATTINALE DELLA SFIDA MERCEDES-RED BULL

di **Matteo Novembrini**

E se questo mondiale fosse cominciato ad Abu Dhabi 2020? Era stato un fine settimana particolare, quello di Yas Marina. C'era un mondiale, anzi due, già chiusi da tempo ed una serie di circostanze che facevano pensare più alle storie degli uomini piuttosto che a pistoni ed alettoni. Era l'ultima di Vettel in Rosso, l'ultima di Sainz in McLaren, l'ultima di Ricciardo in Renault (e della Renault in generale, prossima a diventare Alpine), l'ultima di Magnussen in F.1 e ancora non sapevamo che fine avrebbero fatto Sergio Perez ed Alexander Albon. Ma dietro alle trame di un mercato piloti ricco di cambiamenti, stava andando in scena un qualcosa di diverso: cioè che la Red Bull, con Max Verstappen, in pista stava dominando in un feudo Mercedes. Dopo sei edizioni valse sei pole position e sei vittorie, con ben quattro doppiette, quella terra di conquista era stata magicamente persa nell'ultimo weekend del 2020: tra un campionato già deciso ed un Hamilton convalescente dopo il Covid, la cosa era passata quasi inosservata. In realtà, con il senno di poi, la superiorità di quel fine settimana da parte della Red Bull era il segnale che per la stagione successiva ci sarebbe stato da divertirsi. La premessa che, per il 2021, le cose sarebbero state molto meno scontate del previsto.

Reciproche antipatie

Se c'è qualcosa che ci sta regalando questo confronto tra Mercedes e Red Bull, è una sfida a tutto campo, senza esclusione di colpi. Non c'è area in cui le due squadre si stiano risparmiando, in una lotta senza quartiere che si è accesa a più livelli: dal piano politico alla pista passando per i pit-stop e le dichiarazioni al veleno, la lotta è a tutto tondo e tutto si usa per far male all'avversario. Questa è Formula Uno, questa è la lotta feroce che mancava da un po'. Inutile fare falsi moralismi, questi confronti sono il sale delle corse ed è bello che sia così. Il Circus da un po' di tempo aspettava una roba del genere: il duello tra Ferrari e Mercedes era stato diverso, con più collaborazione sul piano politico, almeno fino

a quando c'era stato Maurizio Arrivabene al timone di comando a Maranello. Tra Wolff e Arrivabene c'era più apertura e più dialogo, sebbene non siano mancati confronti anche intensi: ma tra i due c'era un rispetto enorme ed un rapporto personale che andava oltre le divise da lavoro. Tra Wolff ed Horner, invece, non è così. Di fronte la Mercedes ha una compagine diversa per modi e toni. La cattiveria è la stessa, Toto e Chris vogliono vincere: ma mentre Toto cela la sua spinta agonistica dietro ad un sorriso sornione, Horner fa di tutto per non farsi amare, e non solo dal suo alter ego della Mercedes: se ne sbatte del politicamente corretto, ad una frecciatina risponde con il bazooka, dice sempre quello che pensa e ad ammorbidire la sfida nemmeno ci pensa. Da qui un dialogo più difficile con l'avversario diretto, una battaglia ancor più feroce per reciproche antipatie ben evidenti a tutti. Come quelle, probabilmente, che dividono Hamilton e Verstappen. Con Vettel, suo ultimo vero avversario per il titolo prima di Max, Lewis aveva un rapporto più amichevole, ed al di là di Baku 2017 tra i due gli atteggiamenti sono stati sempre molto pacati. Hanno lottato a lungo anche se poche volte hanno veramente incrociato le armi in duelli in pista, tuttavia nel retrobox c'era un rapporto che oggi con Verstappen non c'è; colpa dell'età o forse no (12 gli anni di differenza, gli stessi che c'erano tra Schumacher ed Alonso), fatto sta che da un punto di vista umano gli sfidanti del 2021 hanno ben poco da spartirsi: riconoscono il talento dell'altro al volante, ma nient'altro.

CINQUE ATTORI DI UN GRAN FILM
Wolff e Hamilton per la Mercedes, sopra, contrapposti a Verstappen, Marko e Horner per la Red Bull, nell'altra pagina: la sfida al coltello per i mondiali Piloti e Costruttori si gioca tra questi uomini

Tra pista e mercato dei tecnici

Per avere le prime polemiche non c'è stato nemmeno bisogno di aspettare. Pronti via, ed alla prima gara Lewis Hamilton e Max Verstappen vivono il primo ruota a ruota della stagione. Nel finale Max passa Lewis ma fuori dai limiti di pista, deve cedere la posizione e non c'è niente da fare: 1-0 per la Mercedes ma primi mugugni per un duello "macchiato" da decisioni dei giudici. Tuttavia la Red Bull, anche se sconfitta, capisce che può giocarsela davvero; ed il primo petardo lo lancia Horner, quando dice: *«Toto negli ultimi sette anni l'ha avuta un po' troppo facile, siamo qui per rendergli la vita difficile»*. In Mercedes invece si divertono a mettere sui social la foto di Hamilton esultante con la scritta "AMG ti mette le ali" con tanto di faccina che manda il bacio. Ma per la Red Bull è sufficiente attendere la seconda gara ad Imola, quando Max e

◀--------

Lewis hanno nuovamente modo di approfondire la propria conoscenza: stavolta è Lewis che deve mettere le gomme fuori dal tracciato per evitare l'incidente al Tamburello. È solo la seconda gara ma è un mondiale che già si scalda, e che fa prestissimo ad uscire dai confini della pista. Perché mentre la squadra di Milton Keynes si gusta la possibilità di tornare a lottare per un titolo mondiale per la prima volta dai tempi di Sebastian Vettel, al tempo stesso deve pianificare un 2022 in cui, oltre a cambiare radicalmente le macchine (e questo vale per tutti), deve anche pensare a gestire, per la prima volta nella sua storia, un reparto motori. L'accordo con la Honda è che i nipponici lasceranno risorse e materiali, ma i bibitari dovranno poi sbrigarsela da soli nella sede "Red Bull Powertrains" che sta sorgendo. Che fare? Semplice, cercare di prendere i migliori: ed i migliori ce l'ha la Mercedes. Horner e Marko fanno due più due e cominciano una campagna acquisti di ingegneri non indifferente: il nome più noto è quello di Ben Hodgkinson, responsabile tecnico, ma insieme a lui ne arrivano altri, alcuni noti ed altri meno. Wolff si risente, prova a raddoppiare gli stipendi, ma a sentire lui Red Bull fa offerte che toccano il triplo dei precedenti contratti; *«Hanno provato a prendere 100 tecnici, ne avranno presi all'incirca 15»*, dice Toto, che fa buon viso a cattivo gioco riconoscendo che *«È un campo di battaglia come quello della pista, bisogna essere sportivi»*. I due poi sono in conferenza stampa insieme a Portimao, e Wolff dice la sua riguardo ad un possibile accordo da parte della Red Bull con un altro motorista per le regole future, dal momento che in quelle settimana la F.1 sta alacremente discutendo sul Circus che verrà; Horner non ci pensa due volte a rispondere a tono: *«A Toto piace sempre pensare di sapere degli affari degli altri, ma forse dovrebbe pensare ai suoi...»*. E siamo solo alla terza gara.

L'AUTOSCONTRO DI MONZA
Comunque vada, la collisione alla prima Variante di Monza resterà nella storia della F.1 come l'immagine simbolo della lotta esasperata tra Verstappen e Hamilton in chiave iridata

Ali flessibili, è qui la sfida della primavera

Chiamatela Guerra Fredda, chiamatela lotta psicologica, chiamatela semplicemente Formula Uno. Perché dopo Portimao il tema del mercato dei tecnici sta già passando di moda per lasciare spazio ad un altro tema, quello degli alettoni. Posteriori e anteriori. I primi della Red Bull e contestati dalla Mercedes, i secondi della Mercedes e contestati dalla Red Bull. Fatto sta che al Montmelò si vede bene come l'ala dietro della RB16B fletta in modo evidente in fondo al rettilineo per poi "tornare su" in fase di frenata. Il gioco è semplice: flettendo l'ala si guadagna velocità sul dritto, poi sotto frenata l'ala torna nella posizione originale ripristinando il carico. Tra Barcellona, Monaco e Baku di ale flessibili si parla soprattutto in Spagna ed in Azerbaijan, piste dove questo effetto è maggiore. In un certo senso,

la battaglia la vince la Mercedes: la Federazione decide di inasprire i controlli dal 15 giugno, ovvero in vista della settima prova del mondiale in Francia. Così nelle prove statiche sull'ala posteriore si passa da 750 a 1000 chili di carico verticale e da 500 a 750 chili di carico torsionale. Si arrabbia la Red Bull e non solo la Red Bull: in un'annata contraddistinta per la prima volta da un tetto alle spese, irrobustire gli alettoni significa andare a mettere a bilancio spese non previste su questioni tecniche non da poco, e per di più con direttive cambiate a mondiale in corso; da Milton Keynes rispondono alla grande in due modi, in pista e nei corridoi: vincono al Paul Ricard abbattendo un altro feudo Mercedes e presentano una richiesta di chiarimento alla Fia sull'ala anteriore della W12.

Horner fa la conta dei danni

Per la Mercedes è un brutto colpo, ma le due trasferte in Austria vanno anche peggio. Verstappen domina e la power unit Honda sembra diventata di colpo superiore a quella progettata a Brixworth. Solo minor resistenza aerodinamica, potenza pura o qualche mappatura ottimizzata con l'ibrido? A Spielberg la Mercedes se lo chiede per due settimane di fila, settimane in cui Verstappen non ha rivali. Dopo la doppia trasferta sul tracciato di casa il team di Dieter Mateschitz dispone di 44 punti di vantaggio nel campionato Costruttori e Verstappen è a +32 rispetto ad Hamilton. Margini notevoli, non decisivi: però la Mercedes ha un estremo bisogno di reagire e Silverstone diventa quasi un bivio. Nel primo fine settimana con la Sprint Qualifying, Max vince la mini-gara del sabato ed Hamilton si convince di una cosa: se Max in gara chiude in testa il primo giro, nessuno lo prenderà più. Allora decide di giocarsi il tutto per tutto, in quello che diventerà lo zenith del mondiale: la lotta nelle prime curve è feroce, poi si arriva a Copse, nessuno alza il piede e succede quello che succede. Verstappen finisce dritto in barriera, Hamilton prosegue e vince. È il punto di rottura definitiva, il punto del non ritorno: l'ambiente Red Bull si scaglia contro la mossa del sette volte campione del mondo con accuse al veleno (*«Spero Lewis sia contento di se stesso»*, tuona Horner), Max se la lega al dito dicendo *«Lui era a festeggiare mentre io ero in ospedale...»*. Hamilton invece vede nella domenica di Silverstone una speranza cui aggrapparsi con tutte le forze, con la consapevolezza di aver sferrato un colpo non indifferente: *«Max sappia che io non alzo il piede»*. È una F.1 d'epoca, dove non si fanno prigionieri: e le polemiche arrivano fino a Budapest, perché la squadra di Verstappen fa ricorso e prova di tutto per infliggere un'altra penalità, oltre a quella dei 10" comminata in gara, a Lewis. Addirittura, nei test la squa-

dra chiede ad Albon di fare traiettorie precise per dimostrare che il 44, alla Copse, non aveva seguito la traiettoria ideale, tenendosi troppo largo rispetto al cordolo interno. Ricorso perso e niente da fare per Horner, che trova un'altra via per fare polemica, quella dei costi. Perché nell'epoca del budget cap, pure gli incidenti fanno più male, in quanto da adesso in poi anche le riparazioni devono rientrare sotto il tetto di spesa. Figurarsi allora cosa succede quando alla partenza in Ungheria Bottas perde il controllo e nello strike generale riesce nell'impresa di portarsi dietro due Red Bull: Perez va ko, Verstappen con una macchina distrutta dal lato destro fa quel che può e chiude 9°, con Hamilton 2° dopo un grave errore del box Mercedes. Così Hamilton va in vacanza con 8 punti di vantaggio sul rivale, mentre la Mercedes le ferie le comincia con 12 lunghezze di margine nella classifica Costruttori.

LA LEGGE DEL CONTRAPPASSO

A Monza la botta l'ha presa Hamilton da Verstappen, ma a Silverstone era stato Max a finire all'ospedale per controlli dopo la toccata avuta da Lewis, con la sua Red Bull mezza distrutta e riportata ai box dal carro-attrezzi, sopra e nell'altra pagina. In basso, la vettura ancora attaccata alle barriere, mostrata in video da uno dei maxischermi

Pit-stop, la nuova direttiva in Belgio

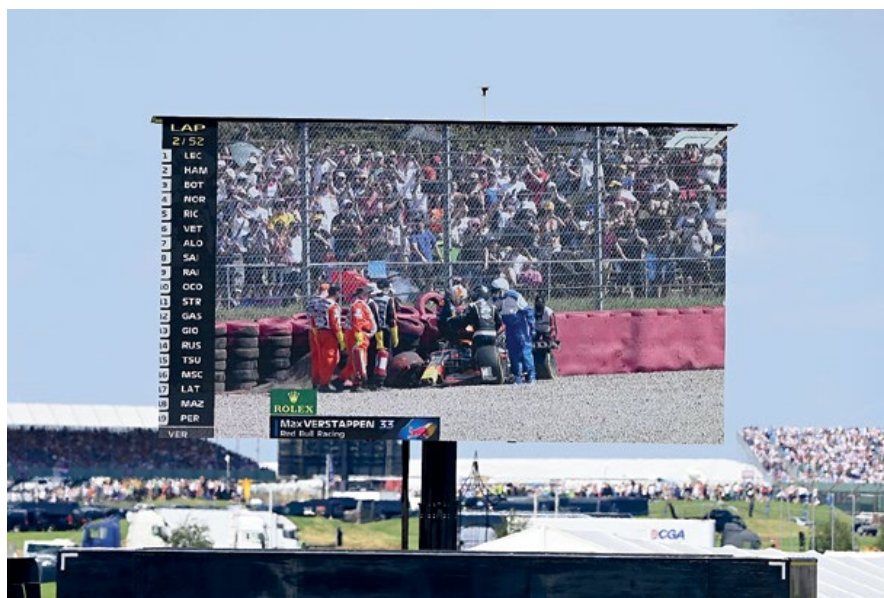
Dunque, nello spazio di due gare, il mondo capovolto. Sono Max e la Red Bull ad inseguire, ma ancora convintissimi di potercela fare. Questo nonostante l'arrivo di un'altra direttiva, mirata ad un'altra frontiera delle sfide in Formula Uno: i pit-stop. Inizialmente prevista per l'Ungheria e poi posticipata al Belgio, la nuova norma della Federazione mira a rendere più sicure le soste ai box, una scelta voluta perché ultimamente i pit-stop erano risultati troppo veloci. Quindi da Spa ecco le novità: nella nota si specifica che alcune azioni non potranno essere inferiori a 15 centesimi di secondo, mentre il tempo minimo tra il rilascio delle pistole una volta avvitato il dado ed il semaforo verde che dà l'ok alla ripartenza dalla piazzola diventa di due decimi di secondo. Inserendo un tempo obbligatorio di attesa, l'addetto al martinetto non può premere il pulsante del rilascio prima di questo intervallo, e se lo fa comunque il pulsante non funziona, un po' come avviene in macchina con il bottone del Drs: se sei fuori dalla zona Drs puoi premerlo quanto vuoi, l'ala non si attiva. Da un punto di vista oggettivo, la direttiva crea qualche perplessità: imponendo 0"2 a tutti tra la fine della manovra ed il rilascio, sarà comunque una corsa a chi farà il pit-stop nel più breve tempo possibile, sebbene le singole operazioni comunque siano effettivamente rallentate (ed è qui il nocciolo della questione) con un valore minimo di 0"15. In tutto questo, figurarsi se Horner e Marko perdono occasione per non fare polemica: essendo stata la Red Bull la squadra più veloce ai box in 8 dei primi 11 Gp, con ben cinque soste sotto ai 2", l'eminenza bianca e grigia dei bibitari pensano subito a dire la loro, con Helmut che non si nasconde dietro ad un dito: *«La Mercedes ha spinto perché ci volevano togliere il vantaggio dei pit-stop,*

vogliono rallentarci». Wolff invece risponde con il politichese: *«La competizione è la base della F.1, ma non dobbiamo dimenticare la sicurezza»*. Tutto però era partito con una battuta di Horner a fine giugno, una volta resa nota l'introduzione della nuova regola: *«La prossima direttiva mi dirà quando andare in bagno...»*.

Monza come un ring

E poi Spa, Zandvoort e Monza. In Belgio va in scena la farsa della "gara" di tre giri dietro la safety car con punteggio dimezzato, con Verstappen 1° ed Hamilton 3°: in una giornata del genere in cui si poteva fare a meno di tante scelte (e alla Mercedes, di perdere punti così, proprio non va giù), Max recupera cinque punti per il punteggio dimezzato ed in Olanda, a casa sua, completa l'opera vincendo la corsa e riprendendosi la vetta del mondiale. Dopo la superiorità in riva al Mare del Nord, Hamilton fa i complimenti al rivale; c'è tanto rispetto ma anche tanto desiderio di vincere. Ed a Monza, questo desiderio, porta all'incidente che mette ko tutti e due: dopo un precedente duello ravvicinato alla Roggia al primo giro, a metà gara i due sono ingaggiati alla Prima Variante; Lewis tiene l'interno ed accompagna fuori il rivale, Max fa di tutto per restare in pista e frana addosso a Lewis, a cui San Halo quel giorno fa un gran favore. In quell'istante non c'è classifica che tenga: era il confronto crudele della pista, la lotta ravvicinata in cui nessuno vuole perdere. Finita la gara, cominciano le interviste: secondo Max *«non puoi fare la curva se non c'è la collaborazione di entrambi»*, ma secondo Lewis *«lo spazio c'era»*. Più pacato Wolff: *«Fallo tattico di Max»*. Horner invece fa ancor più il Wolff della situazione: *«Incidente di gara»*. Eppure, dietro le quinte la battaglia tra Mercedes e Red Bull prosegue: l'ultimo livello è la sfida al sedile in Williams, con Toto a voler piazzare De Vries e Christian a voler dare un'altra chance ad Alexander Albon. Vince il team di Milton Keynes, ma tra Brackley e Brixworth hanno saputo come difendersi: si parla di una clausola di riservatezza per il motore Mercedes. In pratica, la casa della Stella ha paura che da parte di Albon ci siano un travaso di informazioni verso la Red Bull. Difficile immaginare il modo in cui il pilota potrebbe fare una cosa del genere con effettivi risvolti prestazionali a favore della casa madre, ma la Mercedes ha preferito prevenire piuttosto che, eventualmente, curare.

Confronto duro e crudo

Fin qui il racconto tra pista, microfoni e tavoli di un mondiale a cui mancano ancora diverse gare per scoprire il nome del suo padrone. In questa sfida tra Mercedes e Red Bull c'è stato tanto da raccontare e poco da analizzare, dal momento che i protagonisti non se le sono mandate a dire e gli eventi, quelli più lapalissiani, sono accaduti sotto gli occhi di tutti. Sarà così fino alla fine, di verginelle in Formula Uno non ce ne sono, e tutti faranno di tutto per vincere. Le ruotate di Lewis e Max sono state scatti di un automobilismo che forse non c'è più e che oggi forse neanche si accetta: inutile scomodare Senna e Prost, questa è una rivalità nuova e Lewis e Max sono semplicemente le punte dell'iceberg di un confronto tra due ambienti agli apposti, in una contrapposizione che pochissime altre volte si era vista in Formula Uno. Trattasi di un duello totalizzante e, per nostra fortuna, appassionante. ●

Bottas conta tra i due litiganti

DA SOCHI DIVENTA IMPORTANTE SE NON FONDAMENTALE IL RUOLO DI GREGARIO DI VALTTERI PER AIUTARE LEWIS A BATTERE VERSTAPPEN, PENALIZZATO DI TRE POSIZIONI IN GRIGLIA. MA ACCETTERÀ?

di Alessandro Gargantini

La guerra fredda tra Hamilton e Verstappen è durata solo quattro gare. Lo spettacolare incidente di Monza, tutt'altro che impossibile da evitare, ha scosso il Circus e ha riportato su un piano materiale il clima di tensione che si respira tra i pretendenti al mondiale e, non di meno, tra le rispettive squadre. La macchina di Verstappen incastrata sull'airbox di quella di Hamilton ha fatto il giro del mondo e rimarrà uno dei simboli più forti di questo mondiale, scrivendo un'altra pagina pesante nella storia del circuito brianzolo. In molti, hanno letto il comportamento di Verstappen a Monza, penalizzato per aver accelerato a metà curva quando di spazio per girare non ce n'era, se non appunto facendo sponda su Hamilton, come la reazione allo scontro alla Copse. In entrambi i casi, il pilota che aveva meno da perdere non ha alzato il piede innescando l'aggancio tra le due vetture. I fatti di Monza ci fanno capire che tra i due, in questo momento, ogni cosa è valida pur di arrivare per primo alla meta. Anche se tra i 290 km/h di Silverstone ed i 60 km/h di Monza la differenza di velocità è impressionante, in entrambi i casi un pilota ne è uscito ferito o scioccato. Gli steward hanno analizzato a fondo gli incidenti e preso delle decisioni nei confronti dei piloti. Ma se a Hamilton i dieci secondi di penalità di Silverstone non hanno impedito di vincere comunque il Gran Premio di casa, le tre posizioni che Verstappen sconterà sulla griglia di partenza di Sochi potrebbero essere ben più pesanti. Quel che è certo è che è stata una spietata coincidenza a ricongiungere Hamilton e Verstappen sul tracciato lombardo. Un brutto pit-stop di entrambe le squadre, costato 11,1 secondi a Max e 4,2 secondi a Lewis, ha azzerato il gap mettendoli fianco a

fianco e buttato benzina su un fuoco che sta letteralmente incendiando questo mondiale. *«Loro due non saranno più amici»*, ha sentenziato Marko dopo aver visto il crash. Ma, in fondo, non lo sono mai stati.

Max non cederà mai il passo

Non è semplice prevedere le conseguenze dell'epilogo del Gran Premio d'Italia per i leader del mondiale. Da un lato, Hamilton avrà molto a cui pensare. è maturo, riflessivo, sensibile, realista. Si è trovato uno pneumatico sulla sua testa, ha rischiato di farsi molto male. Se l'è cavata con dei dolori al collo, ma ha capito che con il Verstappen visto fino ad ora non esiste un limite, l'olandese non si tirerà mai indietro: lo scontro è una delle tante opzioni disponibili per vincere la guerra. Lezione imparata. Fino a Monza, era stato soprattutto Hamilton a mettere sul piatto della bilancia il suo equilibrio, senza il quale ci sarebbe stato uno scontro con Verstappen anche al Tamburello di Imola dopo lo start, a Montmelò o nel corso del primo giro della corsa di Monza alla Roggia se l'eptacampione non avesse alzato il piede. Ogni volta che il contatto è stato evitato, è stato soprattutto perché Lewis si è fatto da parte, a costo di uscire nelle vie di fuga. Come era accaduto la settimana scorsa, quando alla staccata della seconda variante, nel corso della prima tornata, Hamilton ha rimesso anche il terzo posto a vantaggio di Norris, rovinando la sua prima parte di gara alle spalle della McLaren dell'inglese, di quattro decimi più lenta della sua monoposto. Un delta che vale quattro secondi in dieci giri, ma che non basta per superare a Monza dove, secondo i calcoli fatti, serviva un gap di 1,2 secondi. Nel dopo gara, Hamilton ha fatto presente che non può essere sempre lui a tirarsi indietro e che la testa la devono usare tutti e due. Ma pensare di staccare le mani di Verstappen da questo mondiale è come staccare un super-magnete al neodimio.

SFIDA INFINITA

Hamilton e Verstappen qui si sfidano come se non ci fosse un domani in quel di Monza, anche se adesso viene il turno di Sochi e cresce l'importanza di Bottas come possibile ago della bilancia...

Hamilton in difficoltà contro un super avversario

In passato, Hamilton aveva sempre guardato Verstappen dall'alto verso il basso, con il confort di una monoposto più competitiva che gli consentiva di giocare come il gatto con il topo.
Ogni tanto lasciava spago prima di mostrare i muscoli nei momenti decisivi. Perdere alcune battaglie non pregiudicava l'esito scontato della guerra.
Ma in questo mondiale divenuto incandescente oltre ogni aspettativa, lo scenario è completamente cambiato. Pochi decimi a favore della Red

Bull a Zandvoort, altrettanti a favore della Mercedes a Monza, dove la W12 si è mostrata la monoposto più efficiente su una pista che richiedeva un carico aerodinamico minimo. Il layout della pista diventa decisivo in un mondiale dove i valori sono allineati, soprattutto ora che la Casa di Stoccarda è riuscita a colmare il gap che la separava dalla Red Bull a metà marzo. Hamilton ha capito che non può più gestire Verstappen come prima, che ora il ragazzino si è fatto grande e va affrontato in modo diverso. Soprattutto, che il ventitreenne ha un solo obiettivo e non è disposto a compromessi. Verstappen ha certamente doti naturali fuori dal comune, ma il suo talento si poggia su un maniacale lavoro condotto con papà Jos per raggiungere la perfezione. Ed ora che ha finalmente la chance di vincere il mondiale alla sua portata non se la farà scappare per nessun motivo. Non ci sarà input in grado di portarlo a compiere compromessi e scalfire la sua immensa determinazione.

BATTAGLIA SENZA REQUIE

Oltre a Hamilton e Verstappen, la sfida senza esclusione di colpi e di colpe è anche tra Mercedes e Red Bull, mai così ai ferri corti come in questo momento

Verstappen un rivale difficile da codificare

Nella sua carriera Hamilton non ha mai vissuto una situazione come quella attuale, con un pilota di tredici anni più giovane che vuole sfilargli il trono iridato. Nelle ultime otto stagioni alla Mercedes, l'inglese ha vinto sei titoli iridati piegando la resistenza dei suoi team mate Rosberg e Bottas, oltre che di quella di Vettel. Al debutto nel 2007 Hamilton perse di un punto il mondiale al fianco di Alonso, ma si rifece l'anno dopo quando condivise il suo garage con Kovalainen, che fu al fianco del sette volte iridato per due stagioni prima di cedere il posto a Button in un periodo in cui la Red Bull dominava. Nel 2013 il trentaseienne di Stevenage è passato alla squadra di Brackely scrivendone la storia. Ma la situazione che Hamilton sta vivendo ora con Verstappen è per lui completamente inedita e priva di riferimenti. Lewis è in difficoltà perché non ha ancora capito con quali armi rispondere a Verstappen. Anche perché quando porta il piano della rivalità fuori dalla pista, l'olandese non lo segue, lo ignora, non si fa trascinare su un campo in cui è certamente meno scafato del rivale. Nelle ultime stagioni l'inglese ha piegato la resistenza del ferrarista Vettel, che spesso si è complicato la vita da solo, e del team mate Bottas, assunto per evitare che Ha-

milton vivesse rivalità interne come accaduto con Rosberg. Ora Verstappen è ben altra cosa, per piegarlo serviranno tutti i muscoli del campione, e non è scontato che basteranno.

Ad Hamilton serve l'aiuto di Bottas

Più di una volta, nelle stagioni 2018 e 2019, per sconfiggere la Ferrari di Vettel Hamilton ha beneficiato del soccorso di Bottas. Oggi, internamente alla Mercedes, la situazione si è evoluta in una direzione che potrebbe sfavorire l'inglese. Bottas è stato messo alla porta ed è difficile pensare che il suo committment alla causa sia il medesimo degli anni scorsi. Bottas non sarà più disposto ad annullarsi per il bene comune. La firma del contratto con l'Alfa Romeo Racing alla vigilia del gran premio d'Italia sembra aver avuto l'effetto di un centro benessere per il pilota di Nastola, che si è presentato a Monza come se fosse appena uscito da una spa. Bottas ha siglato la pole position, ha vinto a mani basse la corsa del sabato e sarebbe stato il principale indiziato al successo della corsa di domenica, ordini di squadra permettendo, se non fosse stato costretto a prendere il via dalla diciannovesima posizione. Con Hamilton lungamente alle spalle di Bottas e Verstappen, Bottas avrebbe potuto prendere il largo davanti a Ricciardo e conquistare il suo primo successo nel 2020. Sappiamo bene che Sochi è un tracciato sul quale Bottas si esalta e ha vinto due Gran Premi. Non ci sorprenderemmo di rivederlo sul tetto del podio se uno swap di posizione con Hamilton non fosse possibile il prossimo fine settimana. I termini contrattuali accettati da Bottas quando è arrivato alla Mercedes invece del favorito Wehrlein erano chiari: per il finlandese c'è sempre e solo stato un ruolo di seconda guida, con poche pretese di gloria se non quelle concesse da Hamilton. Sotto questo punto di vista, rimane il rammarico di non aver mai visto Bottas esprimersi al cento per cento, con una squadra concentrata su di lui. In qualifica, dove si è da soli, il nordico ha conquistato diciassette pole. E se il numero dei suoi successi si è fermato a nove, un dato in contro tendenza con moti dei suoi rivali, Verstappen in primis, non è solo per demeriti suoi.

En plein per le Frecce d'Argento

Sochi è un feudo della Mercedes che ha sempre espugnato il circuito che si affaccia sul mar Nero e che per l'ultima volta dovrebbe ospitare il mondiale, pronto a salutare la città olimpica per spostarsi sull'Igora Drive alle porte di San Pietroburgo nel 2022. Ma se la città della Nieva dovrà aspettare ancora almeno dodici mesi per ospitare il circus, il prossimo fine settimana ad Adler lo contro sarà totale.
Nelle sette edizioni disputate, come anticipato, soltanto i drivers di Toto Wolff hanno fatto capolino sul gradino più alto del podio. Quattro volte Hamilton, due Bottas e due Rosberg. Anche per quel che concerne le pole position, le Frecce d'Argento hanno un forte predominio, spezzato soltanto nel 2017 e 2019 da Vettel e Leclerc, che perse il Gran Premio solo a causa dell'intervento della safety car causato dal ritiro del team mate nel momento a lui meno propizio.
Assai povero è invece il bilancio di Verstappen in suolo russo, dove spicca soltanto un secondo posto nel 2020. Sulla carta, dopo Monza, il calendario propone un altro circuito dal lay-out favorevole alla Mercedes. Ma se in Brianza Hamilton, partendo male nella Qualifying Sprint Race, ha lasciato sul campo due punti a vantaggio del rivale, a Sochi non dovrà farsi scappare l'occasione di imboccare davanti al diretto rivale la prima curva. Sarà importante non concedere la scia al pilota di Christian Horner nel lungo rettilineo dopo lo start. Verstappen dovrà cedere tre posizioni sullo schieramento di partenza.
Se non conquisterà il miglior tempo in qualifica, Verstappen non prenderà il via del Gran Premio di Russia nemmeno nelle prime due file dello schieramento di partenza.
Probabilmente, in qualifica, il risultato più ambito da Hamilton sarà il secondo posto, in modo da prendere la scia del rivale e imboccare la prima curva al comando del gruppo. Sempre che Bottas, finalmente, non decida che è ora di pensare solo a sé. ●

Albon il parcheggiato

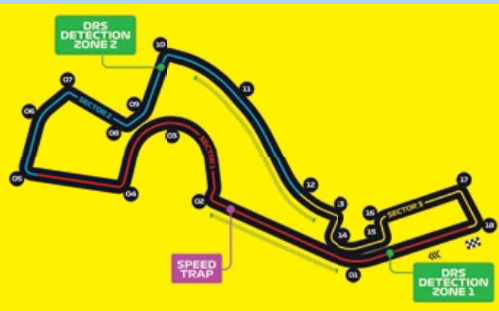
IN REALTÀ L'ANGLO-THAILANDESE NON È STATO PER NIENTE SCARICATO DALLA RED BULL MA SOLO COLLOCATO PER UN ANNO ALLA WILLIAMS, IN ATTESA DI VALUTARE IN CHIAVE 2023 ALTRI SVILUPPI...

di **Massimo Costa**

Qualche settimana dopo l'annuncio di Alexander Albon da parte della Williams per la stagione 2022, ingaggio voluto dalla Red Bull, sono emersi alcuni dettagli curiosi. La Mercedes, nella persona di Toto Wolff, si era fieramente opposta affinché un pilota della concorrenza prendesse un sedile su una monoposto spinta da un loro motore. La Red Bull, che aveva messo a piedi Albon per dare spazio a Sergio Perez, e non concedendogli neanche la possibilità di tornare in Alpha Tauri per permettere il debutto di Yuki Tsunoda sospinto dalla Honda, ha improvvisamente cambiato idea sul proprio pilota. Parcheggiato nel DTM con la Ferrari di AF Corse, dove tra l'altro non sta ottenendo granché in quanto a risultati, Albon quest'anno ha anche ricoperto il ruolo di terzo pilota per Red Bull e Alpha Tauri. Dunque, Helmut Marko e Christian Horner, hanno sentito la necessità di riportare in F.1 l'anglo-thailandese Albon, magari su forte pressione della proprietà dell'azienda Red Bull in quanto non va dimenticato che il cofondatore del marchio è thailandese, Chaleo Yoovidhya, scomparso nel 2012 a 89 anni, ma il cui erede rimane fortemente in sella.
La trattativa tra Marko e la dirigenza Williams è andata avanti per un paio di mesi, ma vi era l'ostacolo Wolff da superare, o aggirare. La soluzione è stata quella di liberare Albon dal programma Red Bull, quindi sulla carta Alexander non avrebbe nulla da spartire con Marko e Horner nel 2022. Però, e qui emerge il "trucco", dopo che Williams ha annunciato Albon come compagno di squadra di Nicholas Latifi per il prossimo anno, è emerso che la Red Bull eserciterà una opzione contrattua-

PROSSIMO GP RUSSIA

26 SETTEMBRE
Partenza alle ore **14.00**
Circuito Sochi - 5848 metri - 53 giri
Distanza di gara: 309,745 km

I PRIMATI
In qualifica: L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2021) 1'31"304 media 230,579 km/h
In gara: L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'35"761 media 219,847 km/h
Distanza: L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1h27'25"181 media 212,591 km/h

VENERDÌ 24 SETTEMBRE		
SkySportF1	**F3** Libere	9.05
SkySportF1	**F1** Libere 1	10.30
SkySportF1	**F2** Libere	11.55
SkySportF1	**F1** Libere 2	14.00
SkySportF1	**F3** Qualifiche	15.25
SkySportF1	**F2** Qualifiche	16.20
SABATO 25 SETTEMBRE		
SkySportF1	**F3** Gara 1	7.35
SkySportF1	**F2** Gara 1	9.30
SkySportF1	**F1** Libere 3	11.00
SkySportF1	**F3** Gara 2	12.40
SkySportF1	**F1** Qualifiche	14.00
SkySportF1	**F2** Gara 2	15.45
TV8	**F1** Qualifiche	18.30
DOMENICA 26 SETTEMBRE		
SkySportF1	**F3** Gara 3	8.55
SkySportF1	**F2** Gara 3	10.20
SkySportF1	**F1** Gara	14.00
TV8	**F1** Gara	18.20

* La programmazione è aggiornata a domenica 19 settembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

RAPPORTO SALDISSIMO
Anche se l'anno prossimo Albon sarà a tutti gli effetti un pilota Williams, il suo rapporto con la Red Bull resta saldo e duraturo. Marko, nella foto con lo stesso Alexander, ha preferito fare un passo indietro per accasarlo in un team a fornitura Mercedes, ma si lascia pronta l'opzione dal 2023 in poi...

le su di lui per il 2023. Che cosa significa? Lo spiega Horner: «*Vuol dire che Alex mantiene un legame con la Red Bull e avremo un'opzione sui suoi servizi se dovessero essere richiesti nel 2023. Era effettivamente senza contratto, quindi in pratica ciò che abbiamo fatto è stato accelerare quel processo e assicurargli opzioni future. Ha svolto un ottimo lavoro dietro le quinte, è stato molto coinvolto nello sviluppo della macchina del prossimo anno. Il giorno che ha firmato l'accordo con la Williams è tornato subito al nostro simulatore fino a tarda sera*». Horner continua: «*La quantità di ore che Alex ha trascorso al sim nel 2021 è qualcosa di folle. Si è prodigato tantissimo e quando gli abbiamo comunicato lo scorso anno ad Abu Dhabi che non avrebbe corso in F.1, ha abbracciato con entusiasmo il ruolo di pilota di sviluppo. Per questo abbiamo voluto aiutarlo a ritrovare un sedile nel Mondiale. Il suo contributo ci mancherà nel 2022, ma abbiamo i giovani Juri Vips e Liam Lawson, sotto contratto c'è sempre Sebastien Buemi e anche Jake Dennis ha fatto un ottimo lavoro per noi. Quindi siamo ben coperti*». Quindi, state pur tranquilli che anche il prossimo anno il rapporto tra Albon e Red Bull sarà più vivo che mai a dispetto della Mercedes e di Toto Wolff. ●

Ferrari prova la ripartenza

A MONZA LA GIORNATA TRIONFALE DELLA McLAREN HA VISTO LA ROSSA PERDERE IL TERZO POSTO TRA I COSTRUTTORI MA IN CHIAVE SOCHI LE COSE POTREBBERO MIGLIORARE, CON UN POSSIBILE RECUPERO IN TERMINI DI COMPETITIVITÀ E PUNTI GHERMIBILI, PER IL CAVALLINO RAMPANTE

di **Alessandro Gargantini**

Il **Gran Premio d'Italia** ha mandato in scena due trame portanti che hanno catalizzato l'attenzione generale. È stata certamente una bellissima storia l'inattesa vittoria sulla seconda pista di casa per Daniel Ricciardo, con madre originaria della locride e padre nato a Ficarra nel messinese. L'alfiere della McLaren tradisce, con la sua empatia e comunicatività, chiare radici italiane e non è un caso che il pubblico di Monza lo abbia immediatamente adottato portandolo in trionfo. La Formula Uno ha ritrovato uno dei suoi personaggi più forti, ed è anche un bene per la massima serie il ritorno in auge del trentaduenne nato a Perth. In passato, Monza non aveva particolarmente portato bene a Ricciardo che aveva soltanto sfiorato il podio brianzolo, con il quarto posto colto nel 2017 e 2019. Quest'anno, l'australiano ha fatto le prove generali ottenendo il terzo posto nella corsa di qualificazione del sabato, prima di cogliere uno dei suoi successi più attesi, visto che ha messo fine a un digiuno iniziato dopo la vittoria a Monte Carlo del 2018. Accanto all'ottavo centro di Ricciardo è deflagrato l'ormai irricomponibile duello generazionale tra Verstappen e Hamilton, sfociato nella collisione di quasi metà gara alla prima variante che rimarrà uno dei momenti indelebili di questa stagione. L'indifferenza con la quale il pilota della Red Bull non ha degnato nemmeno di uno sguardo il rivale della Mercedes, rimasto letteralmente schiacciato sotto la sua monoposto, rende perfettamente l'idea del clima che si respira tra i due. Tra questi due temi altamente coinvolgenti ha trovato meno centralità la performance della Scuderia Ferrari che, dati alla mano, esce da Monza con un bilancio più che accettabile.

In piena corsa per il terzo posto

A Monza la Scuderia Ferrari ha perso la terza posizione nel mondiale, ma ha poco da rimprove-

rarsi al termine di una corsa assai temuta per il lay-out del circuito monzese e che invece ha permesso agli uomini di Mattia Binotto di conquistare, in termini di punteggio, il terzo miglior risultato del 2021. I venti punti ottenuti da Leclerc e Sainz in Brianza costituiscono uno score ben superiore alla media stagionale della McLaren che è pari a 15,28 punti per Gran Premio. Soltanto a Imola e Silverstone le monoposto della Casa del Cavallino avevano fatto meglio. Il Team Principal della Rossa, lo scorso agosto, aveva associato al deficit di potenza della power unit il sessanta per cento del gap che, in termini di performance, separa la SF21 della monoposto che lottano per il mondiale. L'approdo sul circuito più veloce del mondiale induceva a giustificate preoccupazioni. Invece, i tecnici e i piloti sono riusciti a mitigare i danni e ottenere uno score superiore a quanto ci si potesse legittimamente attendere. Dove si trovava dodici mesi fa la Rossa lo sappiamo, così come il bilancio di zero punti conquistati in Brianza nel 2020 è noto. Il quarto e sesto posto di Leclerc e Sainz, nonostante il brutto incidente avvenuto alla variante Ascari nel terzo turno di prove libere che ha condizionato il madrileno, consentono alla Casa del Cavallino di rimanere a stretto contatto con la McLaren nella lotta per la terza posizione nella classifica riservata ai costruttori e puntare a invertire nuovamente le gerarchie a Sochi.

LECLERC NEL 2019 A SOCHI VOLAVA!
Il Leclerc del presente, sopra, dovrebbe concentrarsi sul fatto che nel 2019 sul tracciato russo la sua competitività era ottima. Potrebbe essere un segno di buon auspicio per la prossima gara...

Ora saranno solo le piste a fare la differenza

Dopo il round in Brianza, l'altalena che alterna la Rossa alla McLaren nel ruolo di terza forza ha riportato in alto l'equipe di Woking, che ha sbancato in suolo lombardo, conquistando la cifra inavvicinabile di quarantacinque punti. Nel corso della stagione, nemmeno la Mercedes e la Red Bull erano riusciti a collezionare un tale risultato

un in un solo fine settimana. Il week-end da incorniciare per la McLaren è stato favorito da alcuni specifici episodi: Verstappen e Hamilton si sono ritirati; Bottas è scattato dal diciannovesimo posto.
In condizioni normali, i venticinque punti del vincitore li avrebbe meritatamente intascati il prossimo pilota di Frederic Vasseur, senza dubbio il miglior interprete del circuito lombardo nello scorso fine settimana. L'uno-due di Monza riporta la McLaren quattordici punti sopra la Rossa, che può contare sul fatto che il mondiale adesso toccherà circuiti a lei meno sfavorevoli e che, a giorni, sarà decisa la data dell'esordio della versione evoluta della power unit della Casa del Cavallino. Non è un mistero che a Monza avrebbero avuto il sopravvento il surplus di cavalli garantiti dalle power unit della Mercedes e l'efficienza aerodinamica della MCL35M, che la squadra di Zak Brown continua a sviluppare, mentre a Maranello sono completamente sintonizzati da mesi sulla roadmap 2022. I lay-out delle piste di Sochi e Istanbul dovrebbero riportare, sotto l'aspetto tecnico, una situazione di maggior equilibrio.

Leclerc a Sochi sfiorò il successo nel 2019

A Sochi, Leclerc l'anno scorso si qualificò decimo, distanziato di 1,935 secondi da Hamilton. Il monegasco concluse il gran premio al sesto posto tra le Renault di Ricciardo e Ocon. Sainz, sesto in qualifica, si ritirò a causa di una collisione nel primo giro.
Le aspettative per quest'anno, seppur con una certa cautela, sono certamente superiori. L'obiettivo è quello di riagganciare la McLaren, fuori dai punti con entrambi i piloti in suolo russo dodici mesi fa. Impossibile per Leclerc non tornare a Sochi senza rivivere le emozioni del 2019, dove siglò il miglior tempo in qualifica, ma un successo che sembrava scritto evaporò a causa di un incredibile concatenamento di episodi negativi. Vettel, terzo in qualifica, si trovò al comando del Gran Premio grazie alla scia presa dal monegasco nel lungo rettilineo che segue lo start, ma non cedette subito la posizione.
Anzi, il tedesco forzò dannatamente, al punto di costringere il team a rimettere a posto le cose con un undercut nel corso del ventiduesimo giro. Tre giri dopo, la macchina di Vettel si fermò sulla pista, costringendo la direzione corsa a neutralizzare la gara: Hamilton e Bottas ne approfittarono per fare il pit-stop e conquistarono la leadership della corsa. Leclerc, più veloce, non aveva aveva il margine per superare le due Mercedes in pista e una vittoria che sembrava già assegnata sfumò.

Prima di Sochi, test aero a Imola con la SF71H

In attesa di imbarcarsi per il tracciato di Adler, Leclerc e Sainz sono scesi in pista a Imola sulla SF71H giovedì 16 settembre, quando hanno effettuato alcune sessioni di test focalizzati soprattutto su verifiche aerodinamiche. La giornata è stata disturbata da alcuni momenti di pioggia, con una buona parte di lavori che sono stati posticipati il giorno successivo, quando lo junior

SAINZ LA SOLITA CERTEZZA
Sainz, a destra, resta una certezza quanto a consistenza e passo, per la Rossa. Sotto, scene da Monza, con Benedetto Vigna, nuovo ad Ferrari, e gli atleti olimpionici azzurri medagliati in visita al Cavallino Rampante

Shwartzman e Fuoco si sono alternati al volante. Non è invece stato chiamato in azione Armstrong. Nella prima mattinata di prove, Leclerc è stato costretto ad accostarsi lungo la pista a causa di un'anomalia al cambio.
Anche il lavoro del pilota di sviluppo al simulatore e dello junior della FDA è stato rallentato dalla pioggia, meno invasiva comunque del giorno precedente.
Nei test sono state paragonate alcune soluzioni all'ala posteriore, mentre non è stato ancora reso noto quando vedremo in azione la versione evoluta del propulsore 065/6, in attesa delle necessarie verifiche sulla affidabilità.

Problemi tra Zhou e la Sauber per il 2022

A Sochi gli occhi saranno puntati anche sul terzo pilota del Cavallino, Antonio Giovinazzi, settimo sullo schieramento di partenza a Zandvoort e Monza ed intenzionato a difendere con le performance, il principale asset attualmente a sua disposizione, il suo posto nella squadra diretta da Vasseur.
Il pilota di Martina Franca sta attraversando un momento di forma straordinaria.
Da Hinwil arrivano notizie che potrebbero fare il gioco del pugliese. Graeme Lowdon, manager di Guanyu Zhou, si è detto disposto a garantire i trenta milioni di dollari in dote al pilota di Shangai soltanto nel caso di un accordo a medio termine. Lowdon, ex Marussia, chiede un deal di due anni più uno in opzione.
Vasseur, invece, non vuole andare oltre i dodici mesi in quanto intende promuovere in Formula Uno nel 2023 il pilota junior della Sauber Theo Pourchaire.
Se le parti dovessero rimanere ferme sulle loro posizioni, la candidatura di Zhou entrerebbe in una secca potenzialmente fatale al cinese, facendo crollare la principale minaccia che pende sulla teste di Giovinazzi. Toto Wolff potrebbe mollare la presa per quel che concerne De Vries, che dovrebbe restare in Formula E per difendere il titolo.
Vasseur ha sulla sua agenda anche il nome di Oscar Piastri, che se vincesse il campionato di Formula 2 sarebbe costretto a cambiare categoria. Alpine F1 non vorrebbe tenere il suo pilota fermo e potrebbe spingere per un accordo di un anno, tempistica gradita a Vasseur.
Ilott, sceso in pista sulla C41 nella prima sessione di prove del venerdì a Portimao e Spielberg, potrebbe passare in pianta stabile nella Indy Car, categoria nella quale ha debuttato lo scorso 12 settembre scorso a Portland.
Il pilota di Cambridge, che quest'anno ha disputato la 24 di Le Mans su una Ferrari 488 GTE schierata dalla Iron Lynx, potrebbe svolgere anche un programma nel WEC con la Casa del Cavallino.
Il prossimo fine settimana è atteso il ritorno di Raikkonen sulla sua monoposto, anche se il team sarebbe contento di schierare almeno in un altro gran premio Kubica, fermo a novantanove presenze nel mondiale.

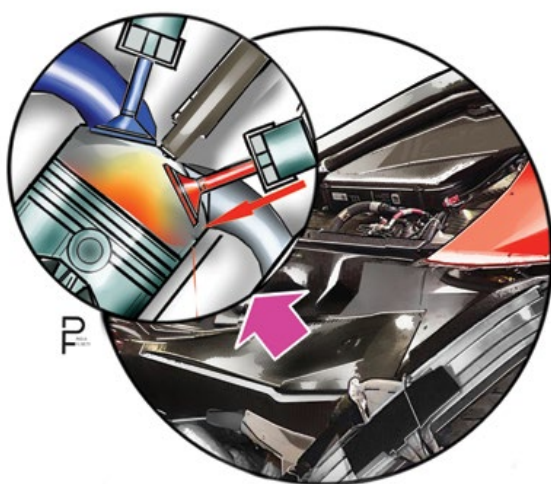
di Paolo Filisetti

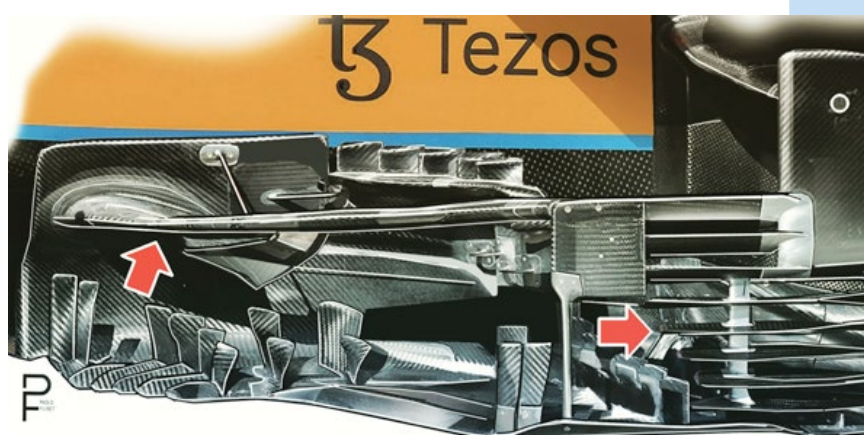
Rosso vs Papaya

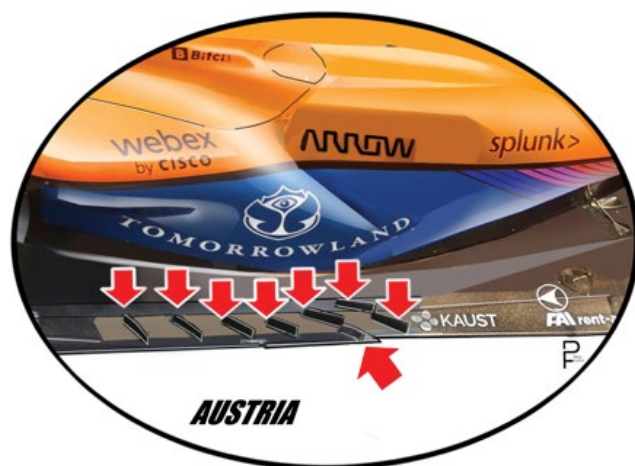
NELLA SFIDA CON LA McLAREN VITTORIOSA A MONZA LA FERRARI BENEFICERÀ DELLA POWER UNIT EVOLUTA DALLA TURCHIA, POTENDO QUINDI CONTARE SU UN BUON INCREMENTO DI POTENZA

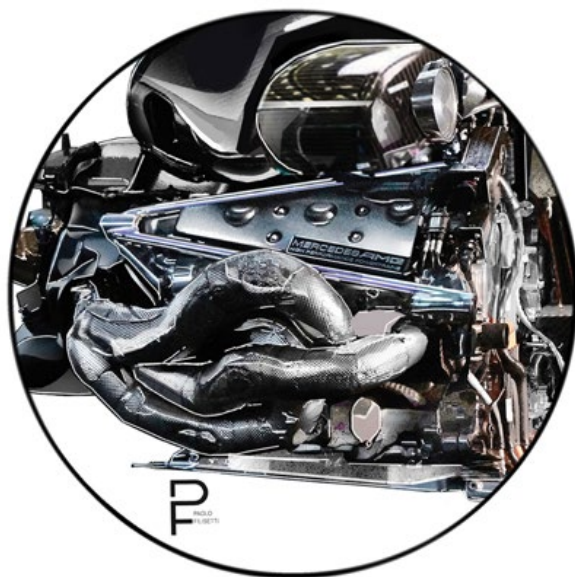
Se la sfida iridata tra Verstappen ed Hamilton polarizza l'attenzione mediatica e degli appassionati, con un epilogo che molto probabilmente avverrà in occasione della doppia trasferta medio orientale in Arabia Saudita e ad Abu Dhabi, la lotta per il terzo posto, mette in evidenza contenuti non meno interessanti, a partire ovviamente dalle due squadre coinvolte, Ferrari e McLaren. L'ultima ha appena festeggiato la doppietta di Monza, scavalcando la Scuderia di Maranello nella classifica costruttori di tredici punti e mezzo. Le monoposto di Ricciardo e Norris a Monza hanno messo in risalto quanto la Power unit Mercedes, si attesti tuttora al top tra i propulsori, ma non vada sottovalutata la performance complessiva della MCL35M, che sul velocissimo tracciato brianzolo si è dimostrata anche più efficiente a livello aerodinamico, e con una più elevata trazione meccanica della stessa Mercedes W12. La monoposto del team di Woking, infatti, come più volte abbiamo ripetuto dalle pagine di AS, è un progetto estremamente riuscito, che non ha subito stravolgimenti rispetto alla vettura 2020, nonostante il passaggio dalla Power unit Renault a quella di Brixworth. Si tratta dunque di una rivale estremamente competitiva per la Ferrari SF21, che derivando direttamente dalla deludente SF1000, a causa dei vincoli regolamentari, che limitavano a soli due gettoni, lo sviluppo del progetto precedente, ne rappresenta un miglioramento tangibile in tutte le aree, ma mantiene limiti tangibili rispetto alla concorrenza. La stagione 2021, d'altronde è stata considerata dai vertici della Scuderia, di transizione con un programma di sviluppo a livello aerodinamico non particolarmente ampio. A ciò va aggiunta la necessità evidenziata anche recentemente di verificare la correlazione tra i dati delle simulazioni (quelle eseguite sul "vecchio simulatore") ed alcune componenti aerodinamiche (profili) adottate nelle ultime gare. I test svolti la scorsa settimana a Imola con una SF71H hanno avuto anche questo obiettivo. La nuova evoluzione della power unit il cui debutto è previsto per il Gp di Turchia, dovrebbe, secondo indiscrezioni, garantire un incremento prestazionale nell'ordine di una decina di cavalli. Come noto lo staff diretto da Enrico Gualtieri ha concentrato gli sforzi su tutta la parte elettrica della PU, ovvero MGU-H; MGU-K, pacco batterie, turbocompressore. Si tratta di elementi che sinora erano stati utilizzati nella specifica omologata nel 2020 ed il regolamento tecnico consente il loro adeguamento. Il vantaggio derivante dalle nuove parti, non va considerato solo a livello di incremento prestazionale puro, ma anche per quello derivante indirettamente da una miniaturizzazione di questi elementi che come conseguenza ne determinerà una riduzione di peso. Il debutto del propulsore evoluto, che beneficerà dell'adozione di un nuovo carburante e lubrificanti Shell, con il primo in grado di incrementare l'efficienza delle camere di scoppio con una migliore combustione, è stato programmato per il Gp di Turchia, al più tardi ad Austin, per poter coprire preventivamente il chilometraggio minimo al banco prova che ne certifichi l'affidabilità, pari a 7500Km. Si deduce che l'introduzione dello 065/6 evo, dunque, abbia una funzione principalmente rivolta alla sperimentazione in pista della prefigurazione dell'unità motrice che equipaggerà la monoposto 2022, più che l'incremento della competitività della SF21. Ciò nonostante è innegabile che l'incremento di potenza valutato in circa dieci cavalli riduca praticamente della metà il gap rispetto alle power unit migliori, Mercedes e Honda, dunque Leclerc e Sainz, nel giro di due gare potranno beneficiarne nel confronto diretto con la McLaren. Ritornando a quest'ultima, è opportuno notare come il piano di sviluppo seguito da James Key

SCOPRIAMO LE LINEE EVOLUTIVE DALLA VISTA LATERALE DELLA FERRARI SF21

GLI INTERVENTI AERODINAMICI SULLA FERRARI NON SONO STATI AMPI, COME PREVEDIBILE. CONCENTRATI TRA IL MUSETTO, CON L'INTRODUZIONE DEL CAPE DALL'INIZIO NEL PROGETTO SF21, E SUL FONDO PER MITIGARE GLI EFFETTI DEL TAGLIO DEL FONDO DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI.

ECCO LA POWER UNIT 065/6 EVO

L'EVOLUZIONE DEL PROPULSORE DI MARANELLO, BENEFICERÀ DI UN NUOVO CARBURANTE IN GRADO DI MIGLIORARE L'EFFICIENZA DELLE CAMERE DI COMBUSTIONE. DI NUOVA OMOLOGAZIONE E MINIATURIZZATI GLI ELEMENTI DELL'ERS COME LA MGU-H E LA MGU-K. NUOVO ANCHE IL PACCO BATTERIE E IL TURBO.

COSÌ L'EVO DEI BARGE BOARDS ORANGE

A SILVERSTONE, L'ATTENZIONE DI JAMES KEY SI È INVECE RIVOLTA AI DEVIATORI DI FLUSSO DAVANTI ALLE FIANCATE CRUCIALI NELLA GESTIONE DEL FLUSSO CHE LAMBISCE LA MONOPOSTO VICINO AL FONDO VETTURA.

QUESTA L'EVOLUZIONE DEL FONDO MCL35M

IN AUSTRIA È STATA INTRODOTTA L'EVOLUZIONE SINORA PIÙ APPARISCENTE AL FONDO DI QUESTA VETTURA

IL CUORE MERCEDES NEL DETTAGLIO

NEL DETTAGLIO SI NOTA SOPRA LA TESTATA IL "BULBO" SPORGENTE DEL PLENUM CARATTERISTICO DELLA PU MERCEDES DI QUEST'ANNO. LA TEMPERATURA DELL'ARIA AL SUO INTERNO, È STATA OGGETTO DI RICHIESTE DI CHIARIMENTO DA PARTE DELLA RED BULL, CHE RITENEVA FOSSE INFERIORE AL LIMITE STABILITO DAL REGOLAMENTO TECNICO DI 10° IN PIÙ DI QUELLA AMBIENTE.

si sia concentrato sul fondo della vettura, per incrementare il carico generato dal diffusore, peraltro adottando soluzioni che ne richiamano alcune della Red Bull RB16-B. È innegabile, infatti, che nonostante la MCL35M condivida la stessa power unit con la Mercedes W12, abbia un'impostazione aerodinamica decisamente più aderente al concetto della Red Bull. In sostanza, parrebbe lecito dire che la MCL35M, su determinati circuiti, in questo momento rappresenti una sorta di mix ideale, tra qualità telaistiche, aerodinamiche e performance della PU. Nella lotta per il terzo posto in classifica, rispetto alla SF21, pare dunque decisamente avvantaggiata, su più fronti ma come noto, spesso, i deficit prestazionali in aree specifiche, come nel caso dell'aerodinamica, possono essere compensate dal propulsore. Per la Ferrari, dunque, al netto del piano di sviluppo aerodinamico d'ora in poi limitato a semplici adattamenti della configurazione della SF21 alle caratteristiche dei prossimi tracciati, sarà interessante osservare se lo step prestazionale garantito dalla power unit evoluta sarà anche in grado di compensare la minore efficienza aerodinamica della SF21. ●

Todt all'ultimo hurrà

IN SCADENZA DI MANDATO FIA, IL PRESIDENTE IN CARICA PARLA DELLA F.1 E DEL FUTURO DEL MOTORSPORT, AUSPICANDO UN CIRCUS A 24 MONOPOSTO E CORSE SEMPRE PIÙ GREEN

di Alessandro Gargantini

Per la sua ultima presenza da Presidente della FIA al Gran Premio d'Italia, Jean Todt si aspettava un palcoscenico diverso. Nella tarda mattinata della giornata di sabato poche migliaia di tifosi riempivano soltanto qualche piccola porzione delle tribune dell'autodromo rimaste poco popolate.

Niente a che vedere con l'immagine festosa del 2019 quando un'esplosione di emozioni e un fiume festante di tifosi accompagnò Charles Leclerc sul gradino più alto del podio. L'anno scorso in Brianza si corse a porte chiuse, mentre quest'anno sono rimaste aperte soltanto per metà e, per varie ragioni, il pubblico non ha risposto come in passato. Quando manca la passione dei tifosi, inevitabilmente svanisce parte del pathos che rende unica la pista brianzola. Il primo punto della classica chiacchierata con il N.1 della FIA in occasione dell'ultimo Gran Premio nel Vecchio Continente non poteva che cadere sull'aspetto sofferente del Tempio della Velocità.

«La prima domanda, oggi ve la faccio io» - ha subito incalzato i presenti Jean Todt. *«Sono rimasto un po' deluso già ieri quando ho visto che non c'era tanto pubblico. Come mai, non ne avete parlato?».* A parti invertite, l'atmosfera si è subito scaldata, si è parlato di caro biglietti, del fatto che non si potesse accedere al prato e anche della promozione in tono minore rispetto al passato. Senza dimenticare che nel nostro Paese, fino a questo momento, di grandi eventi sportivi non se ne sono visti molti e che ci vuole forse più tempo rispetto ad altri posti per riportare la gente a uscire e socializzare come un tempo. Senza dimenticare che, rispetto al 2019, la Scuderia Ferrari non arrivava sulla pista lombarda sfruttando la scia di una tonica vittoria a Spa-Francorchamps. Ma i tempi sono questi e si guarda lo stesso avanti con toni costruttivi e spirito positivo. Jean Todt ha subito rimesso le cose al posto, come un tempo. *«Allora, vi ascolto… sono qui per voi…. ditemi».*

- Il pubblico in autodromo le sta particolarmente a cuore. Pensa che, senza un numero adeguato di spettatori, possa traballare la stabilità economica del Gran Premio d'Italia. Lei è preoccupato?

«Mah, io sono sempre preoccupato! Sotto questo aspetto, mi sembra che ci sia un sentimento comune. Per quel che concerne gli accordi commerciali, sono sotto la responsabilità della Formula 1. Se stiamo in termini economici, questa è una domanda per Stefano Domenicali. Io, come Presidente della FIA e anche come tifoso della Formula 1 sarei molto deluso di non avere almeno una corsa del mondiale in Italia. Questa mattina abbiamo inaugurato un memoriale dedicato a Michele Alboreto, il nome di una curva storica come la Parabolica adesso è associata al pilota italiano. è stato emozionante rivedere la moglie Nadia e la figlia Noemi, così come la mamma di Michele. Ho bei ricordi e tante emozioni quando vengo a Monza».

- Per quel che riguarda la risposta del pubblico, Monza è stata un'eccezione. In tanti altri circuiti, come a Zandvoort dove hanno venduto parte di biglietti, il tifo è stato spettacolare. Questo campionato è senza dubbio molto avvincente e piace al pubblico, indipendentemente dal tifo. Si aspettava un mondiale così combattuto, visto che quest'inverno c'era un fre-

> È STATO UNO SFORZO FANTASTICO PER DISPUTARE UN MONDIALE DI F.1 2020 A 17 GARE E QUEST'ANNO A 22. L'AZIONE DELLE ISTITUZIONI CHE CONTROLLANO IL CIRCUS È POSITIVA
> JEAN TODT

> CI SONO DIVERSI ELEMENTI ALLA BASE DEL SUCCESSO CHE STA OTTENENDO QUESTA STAGIONE DEL MONDIALE DI F.1. DI SICURO È FONDAMENTALE AVERE FINALMENTE UNA LOTTA APERTA PER LA VITTORIA FINALE, DOPO TANTO MONOPOLIO

ezing regolamentare ed arrivavamo da un lungo dominio della Mercedes?

«Ci sono diversi elementi alla base del successo che sta ottenendo questa stagione. In primis, devo dare credito a chi ha consentito la disputa un mondiale di così alto livello. La Federazione, i promotori nazionali e internazionali, i Team e la Formula Uno hanno fatto un lavoro straordinario per poter avere un calendario così bello e completo. Questo vale anche per l'anno scorso, quando abbiamo iniziato il campionato solo nel mese di luglio, a Spielberg, e siamo riusciti ad avere una stagione di diciassette Gran Premi. Per me quello che è stato fatto è un miracolo, qualcosa che rimarrà nella storia. Per me questo anno è identico allo scorso, ho la stessa ammirazione per il lavoro svolto: all'inizio c'era un calendario di ventitré Gran Premi e finiremo con ventidue, seppur con qualche modifica. Inoltre, a livello sportivo, questa stagione è di altissimo livello. Ci auguriamo sempre di avere più team in lotta per il mondiale, ma è meglio avere un duello fantastico come questo che un predominio di un team come nel recente passato. Quest'anno c'è una rivalità accesa al vertice del mondiale, ma anche nelle immediate retrovie c'è una lotta incredibile, come per il terzo posto, dove McLaren e Ferrari sono in diretta competizione. Ma è interessante anche la battaglia per il quinto posto, con Alpine, Aston Martin, Alpha Tauri vicinissime: da qualsiasi prospettiva è un mondiale avvincente, che piace alla gente. Sarebbe ancora più bello avere tre o quattro squadre in lotta per il mondiale: vedremo se il prossimo regolamento che entrerà in vigore nel 2022 porterà qualcosa in più. Noi puntiamo ad avere un campionato dall'esito incerto fino alla fine ed è quello che stiamo assistendo ora. Nessuno è capace di dire oggi chi sarà a vincere il titolo mondiale per quel che concerne i piloti, ma anche i costruttori».

- Nel 2022 ci si attende che la corsa del sabato, la Sprint Qualifying, si disputerà in un terzo dei

ALLO SPRINT FINALE
Jean Todt, classe 1945, guarda ormai al futuro con tanti incarichi e impegni, ma dalla seconda metà di dicembre non più alla Presidenza della Fia

Gran Premi. Cosa ne pensa dell'esperimento fatto con la corsa breve?

«Per il momento, niente è deciso sul futuro. Bisogna fare un bilancio a fine stagione sui tre esperimenti fatti a Silverstone, Monza e Brasile. Anche a Monza, ne abbiamo parlato con Ross Brawn e Michel Masi, ma le conclusioni le trarremo alla fine della stagione. Penso che sia un esperimento interessante, sono un po' perplesso con quello che succede da mezzogiorno all'una della giornata del sabato. La terza sessione di prove libere non la vedo bene per il pubblico e per i media. La posso capire per il lavoro delle squadre per quel che concerne la valutazione del set-up e delle gomme, ma per quel che riguarda lo spettacolo, per me è questo un bel punto interrogativo. Se devo fornire un parere, nel complesso giudico interessante l'esperimento finora compiuto».

- Per quel che concerne la Qualifying Race, uno dei temi che desta maggior scetticismo tra il pubblico ed i media è il fatto che la pole position sia assegnata al pilota che ha vinto la corsa del sabato e non a quello che ha fatto il giro più veloce nel turno di qualifica. Cosa ne pensa di questo aspetto?

«È un'evoluzione del format precedente. Una nuova regola: è la corsa di qualifica a determinare la pole position e questo vale per tutti. Il meccanismo è chiaro, abbiamo introdotto un evento in più che consente di avere qualcosa di importante il venerdì, il sabato e la domenica, quando si disputa l'evento principale. Ci sta dunque il fatto di avere una pole position non assegnata dalle qualifiche. Quello che è importante è che il Gran Premio resti l'appuntamento principale».

- Che riflessioni state facendo dopo il fine settimana di Spa-Francorchamps, dove il Gran Premio non si è disputato? Cosa pensate di cambiare?

«Sono dispiaciuto per quanto accaduto a Spa. Ero davanti alla televisione, dove ho trascorso quattro ore di attesa in un luogo, comunque, confortevole, come voi che eravate in sala stampa. Penso soprattutto agli spettatori in circuito, sulle tribune, ai poveri tifosi che hanno pagato per una gara che non poteva svolgersi. Penso che la gente si sia anche divertita nel corso del weekend, ma domenica la corsa non poteva essere disputata. L'evoluzione delle macchine, le loro dimensioni e il fatto che recentemente non siano state fatte prove in condizioni di pioggia estrema ha precluso ogni chance di correre regolarmente. Oggi, non solo i piloti, ma anche la società non accetterebbe più che si prendano dei rischi ammessi in passato. Questo è un dato di fatto. Forse avremmo potuto anticipare la corsa, ma non si poteva prevedere che la situazione sarebbe evoluta in questo modo. Dovremo anche rivedere il fatto che abbiamo assegnato dei punti senza che sia stata disputata una vera corsa, per almeno due o tre giri. Abbiamo cercato di percorrere alcuni giri alle 15 e 25, ma abbiamo visto che non era possibile dare la partenza. Volevamo realmente trovare la soluzione e fare qualcosa: avevamo delle informazioni metereologiche che suggerivano che avremmo avuto un'apertura per venti trenta minuti nel tardo pomeriggio e ci siamo fidati. Abbiamo provato ad anticipare questa apertura, ma ci siamo resi conto che non si è verificata e abbiamo fermato tutto. Abbiamo applicato il regolamento e attribuito i punti previsti. Penso che abbia comunque senso distribuire dei punti anche in assenza di un vero e proprio Gran Premio. Penso serva riflettere se il quantitativo di punti assegnati sia congruo o eccessivo. Prima di tutto serve però che si fissi una regola che disciplini queste situazioni, magari si potrebbero riconoscere cinque o sei punti al massimo. Se invece la corsa arriva a metà, allora potremmo riconoscere la metà del punteggio. Serve un punto fermo su questo argomento in tempi brevi, anche perché lo stesso caso si potrebbe ripetere nel corso del prossimo Gran Premio. Detto ciò, non condivido però tutte le critiche che sono state fatte. Mi chiedo: che commenti ci sarebbero stati se avessimo dato regolarmente il via e si fosse verificato un incidente multiplo? Se dieci monoposto fossero rimaste incastrate senza conseguenze, saremmo stati massacrati dall'opinione pubblica perché avevamo fatto partire la corsa. E non voglio nemmeno pensare a cosa sarebbe successo nel caso un cui qualcuno si fosse fatto male. Avremmo letto e sentito di tutto e di più».

LA VERITÀ È CHE A TUTTI I LIVELLI LA PERCEZIONE DEL RISCHIO E LA SOGLIA D'ACCETTABILITÀ DELLO STESSO SONO CAMBIATE E NOI NON POSSIAMO CHE PRENDERNE ATTO

JEAN TODT

- Nei regolamenti futuri si penserà a macchine maggiormente gestibili sul bagnato?

«L'esperienza ci insegna che abbiamo la responsabilità, per quel che concerne il regolamento del 2025 e 2026, di pensare a soluzioni che consentano di ave-

re macchine guidabili anche con la pioggia. Sono gli stessi piloti a decidere di fermarsi quando il rischio non è più sostenibile con una sensibilità che non può essere quella del passato. Ora più che in passato. Ricordate Lauda, che si fermò, a costo di perdere un mondiale (Fuji 1976), perché riteneva che il rischio fosse eccessivo. In altri tempi, il rischio al quale non volle esporsi il campione austriaco fu accettato da tanti suoi avversari. Al giorno d'oggi, invece, l'approccio di quasi tutti i piloti è simile a quello di Lauda qualche decina di anni fa».

- Restando in tema futuro, vedremo delle power unit sempre più elettrificate?

«Stiamo lavorando per decidere come saranno i nuovi motori. Anche a Monza c'era in agenda una riunione importante con i costruttori, alla quale hanno partecipato anche John Elkann, Luca de Meo e Ola Kallenius, tra gli altri. Sul livello di accettazione a livello globale delle emissioni di CO2 c'è sempre una maggiore sensibilità, proprio come quella dei piloti con la pioggia. Il mondo va avanti e certi parametri cambiano: quello che era accettabile ieri non lo è più oggi. Il nostro obiettivo è quello di trovare urgentemente delle soluzioni. Questo, non solamente per la Formula 1, ma anche per le altre discipline del Motorsport. Aprendo una parentesi, è questo il motivo per il quale abbiamo creato la Formula E ed il motivo per cui già dal 2014 abbiamo fatto un motore ibrido,

SPA E MONZA NEL MIRINO

Per Todt, sopra, le polemiche seguite alla mancata effettuazione del Gp del Belgio a Spa, coi pochi giri tenutosi sotto Safety-Car, in alto, e le varie discussioni relative al Gp d'Italia, dai pochi spettatori alla lotta spietata tra Mercedes e Red Bull, sono gli argomenti cardine di questa fase del mondiale di F.1

che è stato criticato agli albori. Ma non voglio nemmeno pensare alle critiche che avremmo adesso se la Formula Uno utilizzasse un motore esclusivamente a combustione: il suo futuro sarebbe a rischio. Con i nuovi regolamenti dovremo compiere un altro passo in linea con le esigenze della mobilità nel 2030 o nel 2035. Assistiamo alle decisioni della Commissione Europea, alle scelte dei costruttori. Al più presto introdurremo in Formula Uno una benzina a zero emissioni. Anche questo tema è prioritario».

- L'anno prossimo non ci saranno molti volanti a disposizione dei piloti che lottano per il titolo in Formula 2 e puntano a fare il salto di categoria. I tempi della contemporanea promozione in Formula Uno di Norris, Russell e Albon non sono riproponibili a brevi. Anche per questo motivo, si parla sempre più spesso della possibilità che alcuni team possano schierare una terza macchina per un pilota all'esordio. Cosa ne pensa di questa idea?

«È un argomento del quale si parla da sempre. Oggi ci sono dieci squadre composte da due piloti, con uno schieramento di venti monoposto. Fintanto che nessun pilota esce dal Circus, non si crea spazio per nuovi ingressi. Per fortuna esistono altre discipline importanti come la Formula E ed il WEC, dove abbiamo la nuova categoria Hypercar che nel 2023 dovrebbe coinvolgerà dieci Costruttori. Se ci sono cento piloti

PRESIDENTE A TUTTO CAMPO
Sopra, Jean Todt con John Elkann e Angelo Sticchi Damiani, mentre, in alto, eccolo ammirare la F.E. In alto a destra, è con Domenicali e Mazepin, mentre in basso, sfreccia il suo primo e grande amore, dato dai rally iridati

nel mondo che hanno il potenziale di Formula Uno, noi possiamo accoglierne solo venti. Io penso che la Formula Uno dovrebbe avere dodici squadre con ventiquattro piloti, quattro in più rispetto a ora».

- Ci sono altri Costruttori interessati ad entrare in Formula Uno?

«Sembrerebbe di sì, ma tra l'interesse e la firma dell'accordo per sbarcare nel Circus c'è un po' di spazio.... Vedo certamente molta attenzione e interesse. Voi avete le mie stesse informazioni».

- Perché alcuni Costruttori stanno lasciando la Formula E negli ultimi tempi?

«Alcuni semplicemente pensano di aver fatto il loro tempo, che un ciclo si sia esaurito. Sono arrivati, hanno compiuto il percorso che avevano programmato ed ora escono dalla serie. È una situazione normale nelle corse e lo è anche nella Formula E. Arriveranno nuove squadre private. Il nostro obiettivo è quello di limitare i costi. Quando c'è una categoria che prende bene e ha successo, poi i costi tendono ad avere un'inflazione. Stiamo lavorando per avere un cost cap anche in Formula E, vogliamo avere stabilità. Adesso abbiamo dodici squadre, potremmo perdere una, vedremo chi può essere interessato a entrare. La Formula E è diventata una categoria importante nell'automobilismo in un periodo molto difficile. Volevamo influenzare la gente a comprare una macchina elettrica per l'uso in città. Abbiamo avuto una specifica visione sotto questo aspetto. Non vogliamo avere una corsa di Formula E a Monza, ma in centro a Roma, Milano, Atene. Sono stato ad Atene per il rally che è tornato in Grecia. Parlando con il Primo Ministro ed il sindaco della Capitale greca si è parlato di Formula E in modo da dare un messaggio verde a zero emissioni».

- Per quel che concerne la sicurezza, è stato fatto molto. Non pensa però che l'uso del simulatore porti ad una sottovalutazione del rischio?

«Non sarebbe accettabile dalla società odierna avere dei circuiti che ospitano tutto l'anno prove private. Il simulatore per motore, aerodinamica e telaio è stato concepito nel 2008, quando lavoravo per la Scuderia Ferrari. In una riunione abbiamo parlato della possibilità di dismettere l'uso quotidiano della pista di Fiorano. Si è trattato dell'effetto del lobbying di alcuni team che non disponevano di un circuito priva-

to. Sono convinto che non ci siano collegamenti tra l'uso del simulatore e un aumento indiretto dei rischi per i piloti. Non penso che i drivers pensino di essere al simulatore quando sono in pista. Trenta o quaranta anni fa, ad un'uscita di pista, venivano spesso associate conseguenze drammatiche, come accadeva spesso. Invece, oggi nessuno si aspetta conseguenze gravi da un'uscita di pista. La protezione dei piloti è aumentata molto come la consapevolezza di avere monoposto molto sicure. Noi cerchiamo sempre di imparare dagli incidenti e, anche in assenza di incidenti, facciamo studi e analisi per anticipare e prevenire i rischi. Se penso all'uscita molto spettacolare di Grosjean in Bahrain, penso alla stessa uscita senza conseguenze, ma anche senza fuoco. Le squadre, con i nostri tecnici, lavorano intensamente in questa direzione. Vogliamo rendere la competizione in pista un laboratorio per l'utilizzo in strada. Dall'esperienza fatta in Formula Uno vogliamo trasmettere il nostro know-how. Ad esempio, i maggiori esperti della massima serie in tema di sicurezza hanno contribuito a sviluppare la produzione di un casco per moto che rispetta i massimi standard e ha un prezzo low-cost, di meno di venti dollari. Si tratta di un prodotto ventilato che possiede tutte le omologazioni. Sarà utilissimo per i Paesi più poveri».

- È stato ad Atene per il mondiale rally. Come è andata?

«Fortunatamente, non c'è solo la Formula Uno. Penso che Rovanpera, come Tanak, siano un po' il Verstappen dei rally, per fare un parallelo».

- Questo è il suo ultimo Gran Premio d'Italia nel ruolo di Presidente della FIA?

«Eh, sì. Il mandato scade il diciassette dicembre, se volete candidarvi è ancora possibile! Ho sentito che ora ci sono già due candidati, ma c'è spazio…»

- Il suo futuro?

«Sarà comunque molto occupato. Oggi non sono solo Presidente della FIA. Ricopro anche un altro ruolo che mi richiede grande impegno e grande responsabilità visto che sono l'Inviato Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale nel mondo. Se analizzate la cosa, è un mandato enorme che ho accettato visto che sono stato rinnovato. Non sarei però contrario a dedicarmi alla mia famiglia, che ho trascurato negli ultimi quaranta anni. E poi, non si sa mai cosa può succedere nella vita. Ho una certa età e, quando si sale con gli anni, inizia ad esserci una certa vulnerabilità. Tocco ferro, ora non ho problemi di alcun genere, ma le cose possono cambiare. Se tutto dovesse andare bene, questi impegni sarebbero assai importanti. Ma non ho avuto tempo per pensare troppo al futuro: fino all'ultimo mio giorno alla FIA, darò il massimo per portare a termine il mio mandato».

> **SENTO PARLARE MOLTO BENE DI MICK SCHUMACHER CHE NEL SUO TEAM SI STA DIMOSTRANDO CURIOSO, AMBIZIOSO E CAPACE DEL MASSIMO IMPEGNO**
>
> JEAN TODT

- In tema di sicurezza stradale, si occuperà anche dei tanto discussi monopattini?

«Patrick Head abita ora in Sicilia. Anche lui mi ha detto che adesso c'è un pasticcio attorno ai monopattini. Ne ho parlato con il Sindaco di Atene, Parigi e anche Roma. La tendenza è quella di limitare la velocità e fare ed applicare delle regole corrette».

- Si parla molto del documentario di Netflix su Michael Schumacher. Sembra che la famiglia di Michael si sia aperta un po' di più rispetto al passato per quel che concerne la comunicazione di informazioni sulle condizioni di salute del sette volte campione del mondo. È corretta questa percezione avuta dall'esterno?

«Abbiamo parlato tante volte di questo aspetto, che fa parte del dominio privato della famiglia e che io rispetto totalmente. Se dicessi qualcosa in più, come ad esempio a che ora si alza Michael, non cambierebbe niente. Sarebbero informazioni inutili. Noi dobbiamo rispettare la privacy che il pilota tedesco ha sempre voluto avere, e ci è sempre riuscito abbastanza bene. Lo si vede anche da come ha educato i suoi figli: è fantastico. Non vedo l'ora di vedere questo film che è parte dei miei programmi. Penso che sia dovuto, ed è stato accettato dalla famiglia, che questo documentario fosse realizzato».

- Come giudica il primo anno di Mick Schumacher in Formula Uno?

«Nel complesso, Mick è un pilota che ha vinto la Formula 2 e Formula 3. È stato ripetutamente campione ed è stato molto bravo. In Formula 1 si trova nell'unica squadra a zero punti, la sua unica referenza è il suo team mate (collega, ndr). *Sento parlare molto bene di lui da parte dello staff tecnico, è molto curioso e ambizioso, ma per rispondere in maniera compiuta dovrei disporre di un numero maggiore di elementi. Lo sapete meglio di me, nell'automobilismo sportivo non ba-*

DAI TRIONFI AGLI AFFETTI
A sinistra, Jean Todt con Domenicali: Stefano ora è al top di Liberty Media in F.1 ma negli anni d'oro di Schumi era dipendente dell'attuale Presidente Fia nel suo ciclo alla Rossa, in alto, da capo della Ges con Montezemolo e Michael. Sopra, lo stesso Todt con Ross Brawn, Luca Cordero di Montezemolo, Corinna Betsch (moglie di Schumi) e, a destra, lo vediamo parlare con Mick Schumacher, rookie nel mondiale di F.1 con la Haas

sta essere un gran pilota, serve avere una macchina competitiva. Lo si vede anche analizzando i dati da un Gran Premio all'altro. Avere una monoposto forte è essenziale».

- Ci sono delle decisioni che ha preso nella sua carriera e che oggi cambierebbe?

«A posteriori è facile decidere. Ma, nel complesso, sono abbastanza in pace con me stesso. Anche su scelte criticate, mal interpretate o mal spiegate. Non penso ci siano casi, che hanno avuto conseguenze serie, dei quali mi sono pentito».

- Qual è la prima cosa che dovrà fare il tuo successore?

«Quello che gli verrà in mente. Arriverò alla fine del mio mandato, poi sparirò completamente dalla FIA. Penso che abbiamo un buon gruppo, un'ottima amministrazione. Ma non sarò un ex Presidente ingombrante. Quando sono arrivato, la FIA aveva quarantacinque dipendenti, ora sono duecentotrenta. Lascerò una Federazione in una buona forma, sotto questo punto di vista sono soddisfatto. È un capitolo del quale sono ben felice, ma che ora si chiude». ●

Ricciardo il grande resiliente

IN VISITA ALLA SPARCO NEI GIORNI PRECEDENTI A MONZA, L'AUSTRALIANO SI ERA DATO 5 COME VOTO DI STAGIONE, PREANNUNCIANDO PERÒ UNA RISCOSSA CHE È PUNTUALMENTE ARRIVATA. E ADESSO...

di **Daniele Sgorbini**

Difficile dire se davvero se la sentisse, se davvero Daniel Ricciardo, qualche giorno prima di dominare a Monza, avvertisse dentro di sé la sensazione chiara e netta di essere vicino a un punto di svolta. Molto più probabile che, in questa Formula Uno iper-calcolata, fatta di valutazioni e simulazioni, di numeri, grafici, algoritmi e linee tracciate dai bit prima che dalle gomme sull'asfalto, il pilota australiano sapesse di avere finalmente nel mazzo tutte le carte adatte a vincere la mano. In visita alla Sparco assieme a Lando Norris, per celebrare i venticinque anni di collaborazione ininterrotta tra la squadra di Woking e l'italianissima azienda di Volpiano, il mercoledì prima della sua domenica bestiale Daniel non ha mancato di lasciarsi andare a qualche considerazione sulla stagione, sui mesi particolari e difficili vissuti nel confronto col giovane e velocissimo compagno di squadra, su questa annata retta dal duello rusticano tra Hamilton e Verstappen, ma pure sul confronto serratissimo tra McLaren e Ferrari per il terzo posto nella classifica Costruttori. Un Ricciardo che già poche ore prima di varcare i cancelli dell'Autodromo pareva un uomo e un pilota rigenerato rispetto a quello visto nei primi tredici Gp stagionali: per un paio d'ore in visita allo stabilimento Sparco, il pilota di Perth non si è perso nemmeno un dettaglio e ha davvero voluto sapere tutto su come nascono sedili, tute, cinture di sicurezza e via elencando, concedendosi pure qualche sincero e generosissimo momento con tecnici ed operai al lavoro, nonostante le strettissime misure anti covid, che dopo il contagio di Kimi Raikkonen son diventate ancora più stringenti in occasione di eventi come questo. Un sorriso evidentemente non di circostanza quello di Ricciardo, ma davvero supportato e suffragato dalla consapevolezza di aver finalmente trovato il bandolo della matassa: *«Monza mi è sempre piaciuta, per i tifosi ma anche e soprattutto per il circuito che è molto veloce. A Monza sono sempre andato molto bene e questo mi dà molta fiducia per fare un bel weekend»*. Parole profetiche, forse. Rafforzate però dall'analisi lucidissima fatta subito dopo, nella quale Daniel non si è fatto sconti e ha dipinto un quadro preciso sulle difficoltà incontrate sino al suo magico fine settimana monzese: *«Che voto do alla prima parte della mia stagione? Oh, è una domanda un po' difficile. Insomma, direi che mi posso dare un cinque. Sono molto contento del mio impegno e del mio sforzo, ma i risultati non sono arrivati, non son stati quelli che mi aspettavo. Però non mi sento più debole, anzi sono davvero fiducioso che da Monza in poi le cose cambieranno e quando mi guarderò indietro, verso i primi sei mesi della stagione, potrò dire di averli dimenticati»*. Ricciardo non ha cercato giri di parole nemmeno per spiegare cosa non abbia funzionato a dovere nell'approccio alla nuova squadra, con la quale prima di dominare a Monza aveva ottenuto come miglior risultato un quinto posto a Silverstone. Troppo poco per non ammettere che qualcosa non stesse girando per il verso giusto: *«Io ho capito bene quali sono i miei punti di forza, ma è stato difficile usarli al meglio con questa macchina. Le caratteristiche sono abbastanza uniche per me, ci ho*

RISORTO NEL GP D'ITALIA
Daniel Ricciardo, qui a Monza davanti al compagno di squadra in McLaren, ovvero Lando Norris, è stato molto onesto e autocritico sino alla vigilia del Gp d'Italia, che ha visto la sua vittoria e il meritato riscatto. Sopra a destra, eccolo sfoggiare il suo caratteristico e ora giustificatissimo sorriso

messo un po' più del previsto a cercare di farle mie, a cercare di imparare una nuova tecnica di guida. Forse ho fatto qualche errore, ma sono convinto che sia stato giusto rimanere mentalmente aperto per imparare e migliorare. Ora però quando sono in macchina ho una sensazione di familiarità, mi sento a mio agio e questo è molto importante perché invece nella prima parte dell'anno non mi sentivo così sicuro di me. Ma adesso le cose sono cambiate». Di certo un Ricciardo ritrovato potrà spostare gli equilibri nella lotta per il terzo posto tra McLaren e Ferrari, anche se per il pilota il confronto non si deciderà tanto sui dettagli ma dalla capacità di saper massimizzare al massimo alcune occasioni, proprio come poi hanno effettivamente fatto lui e Norris nel Tempio della Velocità: *«Come sempre nell'arco della stagione sarà la consistenza e rivelarsi decisiva, ma forse ancora di più lo faranno gare come Budapest o come Monza dell'anno scorso* (anche qui ci aveva visto giusto, ndr…). *Gare così, quando ci sono tanti punti disponibili, sono quelle in cui si può davvero fare la differenza. L'importante, come squadra, è riuscire a fare il maggior numero di punti possibili in questi weekend e questo credo che potrò fare davvero la differenza»*. A proposito di lotte e di rapporti bollenti anche tra compagni di squadra, Ricciardo non si è sottratto neppure a un commento su quanto accaduto nelle ultime settimane in Mercedes, con l'episodio controverso di Zandvoort dove Valtteri Bottas, trasgredendo un chiaro ordine di scuderia, aveva fatto segnare il giro veloce al penultimo giro, costringendo la squadra a fermare Hamilton per l'ultima tornata e mandarlo a sua volta in pista con un treno di soft fresche per dare la caccia al punticino in palio per il best lap: *«Capisco che per Bottas possa essere frustrante, ma se il tuo compagno di squadra è in lotta per il campionato è chiaro che ogni punto conta. Anzi vista la situazione potrebbe anche essere che proprio quel punto possa diventare quello decisivo. Chi lo sa…»*.

Anche sulla surreale gara di Spa, che non si è disputata a causa della pioggia e che tante polemiche ha provocato, sia per la decisione di attribuire dei punti senza una vera competizione, sia per la discussione mai sopita tra chi vorrebbe vedere correre i piloti in

IL SODALIZIO CON LA SPARCO

Sopra e a destra, Ricciardo in compagnia di Norris, giovanissimo team-mate in McLaren col quale ha instaurato un ottimo rapporto. In alto, i due rendono omaggio alla Sparco, nell'altra pagina, i cui guanti sono stati portati al top da Daniel proprio a Monza, con il trionfo nel Gp d'Italia, in un sodalizio che dura da un quarto di secolo!

Sparco 25 anni con **McLaren**

UN TRAGUARDO IMPORTANTE TRA DUE ENTITÀ TOP IN F.1

Venticinque anni insieme rappresentano un traguardo davvero importante, specialmente in questa Formula 1 in cui tutto passa tremendamente in fretta e dove fortune e disgrazie sportive si alternano a velocità impressionante. Una regola che vale per piloti tecnici, team principal e via elencando. Per tutti, insomma. Se vinci sei all'apice, se ti infili in una spirale negativa è un attimo essere messi da parte. Una regola cui sfugge il rapporto - più unico che raro - tra la McLaren e l'italianissima Sparco, che da un quarto di secolo sono legate da un rapporto che va ormai ben oltre la semplice fornitura di tute e accessori a piloti e meccanici: *«Abbiamo iniziato quando la squadra era guidata da Ron Dennis* - ricorda Aldino Bellazzini, presidente e Ceo di Sparco - *che era ovviamente attentissimo a ogni dettaglio. Lui diceva, giustamente, che per vincere in F.1 serviva il miglior telaio, il miglior motore, le migliori gomme e anche evidentemente la migliore tuta»*. Dal 1996 a oggi sia McLaren sia Sparco hanno attraversato momenti più o meno facili, senza però mai rinunciare a innovare e sperimentare, come deve avvenire in ogni settore del Motorsport. Per dire: la prima tuta realizzata per David Coulthard era un modello "Sparco2", pesante 460 grammi al metro quadro. Nel 2010 è stata completamente rivoluzionata con il passaggio alla "Superleggera", che pesava appena 230 g/mq, diventando di fatto la tuta più leggera con l'omologazione 8856-2000. Paiono dettagli di poco conto, ma non lo sono. Dal 2020 i criteri per l'omologazione delle tute sono diventati ancora più stringenti, la normativa attuale è la 8856-2018 che impone 12" di resistenza al calore (prima era 11"). La tuta deve garantire, all'interno di un range di tempo di 12 secondi, che la differenza di temperatura tra il corpo umano (l'interno della tuta a contatto con l'underwear) e l'esterno sottoposto ad esposizione della fiamma, non sia superiore ai 24 gradi. Di fatto le tute sono diventate per tutti i produttori più pesanti, ma con l'attuale Superleggera (a proposito, ogni pilota McLaren ne usa una cinquantina a stagione!) e con la Prime 2022 che ha debuttato proprio a Monza, Sparco è riuscita a contenere il peso in 260-280 g/mq. ●

ogni condizione e chi invece antepone sempre e comunque la sicurezza, Ricciardo ha le idee molto chiare e non si fa pregare a esprimerle: *«No, davvero non si poteva correre in quelle condizioni. O meglio, avremmo anche potuto guidare andando più piano, ma sicuramente se ci avessero dato la bandiera verde tutti noi avremmo cercato di fare qualcosa in più di quanto la vettura fosse in grado di fare con quelle condizioni di visibilità e sono abbastanza sicuro che ci sarebbe stato un grande incidente. Quindi sì, credo che quella presa sia stata la decisione corretta»*.
Intanto, mentre prima di Monza alcuni rumors prospettavano Ricciardo fuori dall'orbita McLaren, lui in realtà già pensava al futuro e alla prossima stagione prima ancora di rimettere le pedine a posto andando a vincere il Gp d'Italia. La vettura a effetto suolo del 2022 Daniel non l'ha ancora provata al simulatore, ma è qualcosa che è già stata pianificata e che accadrà a breve: *«Non l'ho ancora provata, ma quasi sicuramente lo farò tra un paio di settimane* (questa per chi legge, ndr)*»*. ●

Kubica campione

IN EQUIPAGGIO CON DELETRAZ E YE SBANCA SPA E CONQUISTA IL TITOLO NELLA SERIE. NELLA CLASSE GT LA FERRARI SI PRENDE TUTTA LA SCENA. ESALTANTI ROVERA-PERRODO-COLLARD

di **Antonio Caruccio**

Robert Kubica torna ad essere campione. Se fino ad oggi l'appellativo riservato al polacco veniva affidato in fiducia per il grande potenziale e per la velocità espressa in 20 anni di onorata carriera, grazie alla vittoria ottenuta a Spa-Francorchamps per il penultimo appuntamento della European Le Mans Series, Kubica si può pregiare da palmares di questo titolo. Un alloro che mancava dai tempi del WRC2, stagione 2013, ma soprattutto dalla Formu-

la Renault 3.5 nel 2005, ai tempi della World Series. Da lì nacque il mito di Kubica, che arrivò in Formula Uno prendendosi il podio nella stagione d'esordio a Monza con BMW, lambendo persino il sogno Ferrari prima di quel terribile incidente che nel 2011 segnò la sua carriera. Da lì passione, dedizione, fatica e sacrificio fino al ritorno in Formula Uno, per ben due volte considerando la sostituzione in questo 2021 dell'indisposto Kimi Raikkonen in Alfa Romeo.

Imola nel **2022**

LA SERIE TORNA DI SCENA IN RIVA AL SANTERNO

In occasione del penultimo round di Spa-Francorchamps la European Le Mans Series ha presentato il proprio calendario per il 2022. Nonostante gli ultimi due anni siano stati complicati per quanto riguarda la logistica e l'organizzazione, si è deciso di rilasciare in Belgio le date del prossimo anno. L'apertura avverrà il 17 aprile, dopo i test collettivi, per poi approdare il 15 maggio ad Imola. Un piccolo ritorno alla normalità questo, con il tracciato del Santerno che riabbraccia la "piccola" Le Mans dal 2016, ultimo anno in cui il tradizionale round primaverile vedeva lo spettacolo dell'Endurance Prototipi animare il circuito intitolato alla memoria di Enzo e Dino Ferrari. Il 3 luglio invece, dopo la pausa tradizionale che lascia spazio alla 24 Ore di Le Mans che torna a giugno il giorno 13, l'ELMS compirà il suo debutto sul circuito dell'Hungaroring. Una scelta che ha scaturito più d'un dubbio, data la tortuosità del toboga magiaro, che ricorda i difficili tempi dell'Estoril. La seconda parte di stagione si aprirà invece a Barcellona (28 agosto) per poi proseguire a Spa (25 settembre) e la chiusura confermata a Portimao (16 ottobre). ●

GRANDI PROTAGONISTI
In sinistra Deletraz, Ye e Kubica sono stati i grandi protagonisti di Spa e hanno portato il titolo in casa WRT. Sotto a sinistra e a destra Rovera a segno con Collard e Perrodo in GT con la Ferrari 488

Parallelamente grandi imprese, nel Rally, nel DTM ed ora nell'Endurance. Una vittoria sfumata nella 24 Ore di Le Mans, che certamente scotta, ma con questa terza affermazione stagionale ottenuta in Belgio, e con la conseguente conquista del titolo in equipaggio con Louis Deletraz e Yifei Ye, si può parlare di redenzione. *«Ci siamo messi alle spalle quanto successo a Le Mans, non ci siamo presi rischi»*. *«I nostri principali rivali hanno avuto problemi. Sono felice per questo risultato per il team e per i miei compagni»* dice Robert dopo la gara, che aiuta anche a scrivere la pagina di riscatto per i ragazzi con cui divide il sedile. Deletraz, figlio dell'ex-Formula 1, è sempre stato un pilota veloce ma sottovalutato, ed anche lo scorso anno la Haas gli ha preferito Pietro Fittipaldi per sostituire l'infortunato Grosjean. Così la decisione di orientarsi su un programma Endurance, dopo una non troppo fortunata carriera in Formula 2. Per Ye invece è il terzo titolo in meno di un anno, dalla vittoria nell'EuroFormula Open sino al successo invernale con G-Drive nell'Asian Le Mans Series, risultati che vengono però ora legittimati dal titolo continentale. Sul podio di Spa sono salite, alle spalle di WRT, due compagini francesi. Duqueine Team ha infatti chiuso a 5"318 con Memo Rojas, Tristan Gommendy e René Binder, mentre il team dell'ex-pilota di Formula 1 Olivier Panis ha chiuso al terzo posto grazie a Julian Canal, Will Stevens e James Allen. Tripudio Ferrari invece nella classe GT, con le 488 GTE che hanno monopolizzato il podio. Vittoria per Perrodo/Collard/Rovera con la macchina di AF Corse, a precedere la due auto di casa Iron Lynx con Cressoni/Mastronardi/Molina a precedere le Iron Dames Frey/Bovy/Getting.

L'equipaggio tutto al femminile raccoglie così il primo podio dall'inizio di questo progetto, nonché il miglior risultato stagionale, migliorando così il quarto posto ottenuto al debutto, a Monza. Nella LMP3 invece dominio per il DKR Engineering che con l'unica Duqueine M30 iscritta ha battuto la concorrenza Ligier, con Horr/DeBarbuat che hanno concluso la gara con un minuto di vantaggio sulla seconda posizione del Cool Racing di Maulini/Bell/Krutten. ●

CLASSIFICHE

19 settembre 2021
Spa-Francorchamps (B)
1. Kubica/Deletraz/Ye (Oreca07-Gibson) 99 giri in 4:01'14"485 alla media di 173,3km/h; 2. Gommendy/Binder/Rojas (Oreca 07-Gibson) a 5"318; 3. Canal/Stevens/Allen (Oreca 07-Gibson) a 19"544; 4, Lapierre/Milesi/Coigny (Oreca 07-Gibson) a 23"198; 5. Van Uitert/Jamin/Maldonado (Oreca 07-Gibson) a 26"236; 6. Lafargue/Chatin/Pilet (Oreca 07-Gibson) a 1'07"468; 7. Falb/Andrade/Menezes (Aurus 01–Gibson) a 1'24"134; 8. Hanson/Aberdein/Gamble (Oreca 07-Gibson) a 1'33"014; 9. Dracone/Campana/Pommer (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 10. Lahaye/Lahaye (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 11. Hörr/De Barbuat (Duqueine M30-Nissan) a 3 giri; 12. Maulini/Bell/Kruetten (Ligier JS P3-Nissan) a 3 giri; 13. Boyd/Cauhaupe/Wheldon (Ligier JS P3-Nissan) a 3 giri; 14.Trouillet/Droux/Page (Ligier JS P3-Nissan) a 4 giri; 15. Hodes/Grist/Crews (Ligier JS P3-Nissan) a 4 giri; 16. Bressan/Laskaratos/Fioravanti (Ligier JS P3-Nissan) a 4 giri; 17. Kaiser/Penttinen (Ligier JS P3-Nissan) a 5 giri; 18. McGuire/Tappy/Bentley (Ligier JS P3-Nissan) a 5 giri; 19. Perrodo/Rovera/Collard (Ferrari F488 GTE EVO) a 6 giri; 20. Cressoni/Mastronardi/Molina (Ferrari F488 GTE EVO) a 6 giri; 21. Adcock/McCusker/Koebolt (Ligier JS P3-Nissan) a 6 giri; 22. Frey/Gatting/Bovy (Ferrari F488 GTE EVO) a 6 giri; 23. Fassbender/Laser/Lietz (Porsche 911 RSR) a 6 giri; 24. Schiavoni/Sernagiotto/Ruberti (Ferrari F488 GTE EVO) a 6 giri; 25. Fannin/Fontana/Sales (Ferrari F488 GTE EVO) a 7 giri; 26. Ried/MacNeil/Campbell (Porsche 911 RSR) a 7 giri; 27. Hartshorne/Gunn/Hancock (Aston Martin Vantage AMR) a 8 giri; 28. Wells/Noble (Ligier JS P3-Nissan) a 8 giri; 29. Dromedari/Baratto/Alders (Ligier JS P3-Nissan) a 9 giri

Giro più veloce: Charles Milesi in 2'07"076 alla media di 198,4km/h

Il campionato: 1.Delétraz/Kubica/Ye 100 punti; 2.Rusinov/Colapinto 64; 3.Canal/Stevens 62,5; 4.Hanson/Aberdein/Gamble 61; 5.De Vries 57; 6.Rojas/Binder/Gommendy 52; 7.Allen 44,5; 8.Falb/Andrade 38; 9.Yoluc/Eastwood 29,5; 10.Van Uitert/Jamin/Maldonado 27,5.

Il neozelandese **volante**

LAWSON PORTA LA 488AF CORSE IN VETTA ALLA SERIE A 2 ROUND DAL TERMINE. IN OLANDA VINCONO BMW CON WITTMANN E MERCEDES CON AUER. IL FINALE DELLA STAGIONE SI ANNUNCIA ESPLOSIVO

di **Alessandro Gargantini**

ASSEN - Il momento di grande popolarità del Motorsport in Olanda, dopo il pienone di Zandvoort in occasione del gran premio d'Olanda, ha portato a tribune affollatissime anche nella provincia del Drenthe, dove lo scorso fine settimana si è disputato il sesto round stagionale del DTM. La corsa in terra olandese, contesa per il 2022 tra Zandvoort e Assen, ha dato un forte scossone alla classifica generale proiettando Liam Lawson e la Ferrari 488 della AF Corse davanti a tutti. Alla vigilia, la graduatoria generale vedeva il sudafricano dell'Audi Kelvin van der Linde precedere di dodici lunghezze lo junior della Red Bull schierato dall'AF Corse a fianco di Alex Albon. Il neozelandese, che al termine della prima corsa prevista lo scorso mese di agosto al Nurburgring seguiva il rivale di ben quarantanove punti, nei Paesi Bassi ha completato il suo magistrale recupero grazie ad una prestazione molto convincente. Lawson ha siglato la pole position nella prima sessione di qualifica e conquistato un terzo ed un secondo posto nelle due corse disputate. La terza piazza ottenuta il sabato alle spalle della Lamborghini di Bortolotti, guest driver neutrale ai fini della classifica, ha comunque portato diciotto punti al diciannovenne di Pukekohe. Come nel precedente appuntamento di Spielberg, non ha avuto troppo fortuna van der Linde. Dopo aver siglato un ottavo ed un quinto tempo nelle sessioni di qualifica, l'alfiere del Team Abt ha mancato la zona punti nella prima manche e ottenuto un quinto posto nella seconda. Nella prima frazione, per il pilota di Dainfern è risultata fatale la tattica di ritardare il cambio gomme per an-

dare all'attacco nelle battute finali. L'ingresso della safety-car nel corso del quindicesimo giro, per consentire ai commissari di rimuovere alcuni detriti, ha guastato i piani del venticinquenne pilota dell'Audi, precipitato al dodicesimo posto nonostante il suo team mate Rockenfeller abbia cercato di rallentare il gruppo rientrando nella corsia box soltanto in vista del traguardo. Il passo falso di van der Linde non ha avuto soltanto l'effetto di portare la Ferrari dell'AF Corse di Lawson al vertice della classifica generale. Marco Wittmann, terzo nella corsa domenicale e vincitore in quella del sabato, nonostante abbia subìto una penalizzazione di cinque secondi per una sportellata ai danni di Lawson, è salito al secondo posto nella graduatoria di campionato a dieci lunghezze dal nuovo capoclassifica. Lucas Auer, autore della pole position, ha colto la prima vittoria stagionale davanti a Lawson e Wittmann dopo aver integralmente dominato la manche conclusiva. Nel paddock di Zandvoort il garage della squadra della AF Corse è stato letteralmente preso d'assalto da migliaia di tifosi, alla ricerca di una fotografia o un autografo di Albon, in procinto di passare alla Williams, o Lawson, come il team mate destinato a raggiungere la Formula Uno in tempi brevissimi: ma questo, l'attento pubblico olandese, sembra averlo ben capito. Albon è stato costretto alla resa da un tamponamento al via di gara uno e fermato dalla squadra nel corso del pit-stop, mentre nella manche conclusiva ha chiuso al quinto posto. L'avventura nel DTM sembra aver fatto decisamente bene ad entrambi i piloti schierati dalla AF Corse con i colori di Red Bull e Alpha Tauri, che ora puntano a regalare alle Ferrari 488 della squadra italiano un clamoroso successo nel DTM nella loro prima apparizione. Ma la concorrenza delle tedesche BMW, Audi e Mercedes, con Goetz distanziato solo venti punti dal neozelandese, sarà molto agguerrita nelle corse di Hockhenheim e Norisring che chiuderanno la stagione. ●

CLASSIFICHE

DTM Assen, 2021

RACE 1

1. Wittmann BMW M6 , 21 giri in 1h00'16"354 alla media di 158.704 km/h; 2. Bortolotti Lamborghini Huracan a 3'100; 3. Lawson Ferrari 488 a 4"336; 4. Goetz Mercedes AMG a 5"028; 5. Klien McLaren 720S a 5"528; 6. S Van der Linde BMW M6 a 6"176; 7. Ellis Mercedes AMG a 6"802; 8. Muth Lamborghini Huracan a 7"969; 9. Floersch Audi R8 a 11"147; 10. Auer Mercedes AMG a 12"615; 11. Hawkey Lamborghini Huracan a 16"969; 12. K Van der Linde Audi R8 a 26"763; 13. Rockenfeller Audi R8 a 41"932; 14. Buhk Mercedes AMG a 18 giri; 15. Mueller Audi R8 a 22 giri; 16. Albon Ferrari 488 a 24 giri; 17. Glock BMW M6 a 28 giri; 18. Maini Mercedes AMG a 34 giri; 19. Abril Mercedes AMG a 34 giri; 20. Juncadella Mercedes AMG a 35 giri; 21. Gore Audi R8 a non partito.

Pole Position: Liam Lawson in 1'32"186 alla media di 177.879 km/h **Giro piu' veloce:** Mirko Bortolotti in 1'34"317 alla media di 173.860 km/h

SPRINT RACE 2

1. Auer Mercedes AMG , 36 giri in 57'38"012 alla media di 170.713 km/h; 2. Lawson Ferrari 488 a 0"593; 3. Wittmann BMW M6 a 11"456; 4. K Van der Linde Audi R8 a 11"957; 5. Albon Ferrari 488 a 12"357; 6. Goetz Mercedes AMG a 13"017; 7. Bortolotti Lamborghini Huracan a 13"634; 8. Mueller Audi R8 a 14"014; 9. Abril Mercedes AMG a 16"040; 10. Muth Lamborghini Huracan a 20"272; 11. Rockenfeller Audi R8 a 23"320; 12. Ellis Mercedes AMG a 26"608; 13. Maini Mercedes AMG a 31"508; 14. Glock BMW M6 a 39"910; 15. Buhk Mercedes AMG a 40"230; 16. Floersch Audi R8 a 45"649; 17. Gore Audi R8 a 48"970; 18. Klien McLaren 720S a 1 giro; 19. Juncadella Mercedes AMG a 2 giri; 20. S Van der Linde BMW M6 a 5 giri; 21. Hawkey Lamborghini Huracan a 6 giri.

Pole Position: Lucas Auer in 1'32"414 alla media di 177.879 km/h **Giro piu' veloce:** Mike Rockenfeller in 1'33"743 alla media di 174.925 km/h

Classifica Campionato

1. Lawson 175;
2. Wittmann 165;
3. Van der Linde 160;
4. Goetz 155;
5. Ellis 109.

Bortolotti subito in alto

AL DEBUTTO NELLA SERIE MIRKO CHIUDE 2° IN GARA-1

La novità più attesa ad Assen era certamente il debutto del pluridecorato portacolori della Lamborghini Mirko Bortolotti nel DTM, dove il pilota italiano è stato chiamato alla guida di una Huracan del team T3. La scintilla tra l'unico nostro portacolori in pista e la serie tedesca è scattata subito: Bortolotti si è inserito nel gruppetto dei primi quasi fosse un veterano della categoria. Terzo in qualifica, autore del giro veloce in gara e secondo già al termine della prima corsa del sabato dove, da guest driver che non riceve punti validi per il campionato, Bortolotti è anche stato attento nel restare in una posizione il più neutrale possibile nei confronti dei piloti che si giocano il titolo. Ciò nonostante, Bortolotti non si è fatto mettere i piedi in testa da nessuno. Nel corso del primo giro, Bortolotti ha compiuto un grintosissimo sorpasso nei confronti di Wittmann che ha subito capito di che pasta è fatto il pilota della Casa di Sant'Agata. Nella manche conclusiva, la Lamborghini dell'italiano ha colto il settimo posto. Il format del DTM, che prevede gare sprint di un'ora e un solo driver alla guida, ha subito conquistato l'italiano. *«Mi è sembrato di tornare ai tempi in cui correvo in monoposto! Il modo in cui si lavora qui è molto diverso visto che un pilota si concentra solo su se stesso in gare brevi, dove bisogna dare tutto senza condividere la macchina con altri piloti* – ha spiegato il pilota della Lamborghini – *È stata una bella esperienza, che purtroppo sarà l'unica quest'anno a causa delle concomitanze con le altre serie GT3 dove sono in lotta per il titolo»*.●

Audi padrona

UN GRAN BEL SUCCESSO CON AGOSTINI-FERRARI-DRUDI LEADER NELLA SERIE DI DURATA. UNA MUTA DI FERRARI INSEGUE LA VETTURA DEI QUATTRO ANELLI

di Dario Lucchese

VALLELUNGA - Due vittorie in tre weekend, in due campionati differenti, e doppia leadership nella serie Sprint ed in quella di durata. Per Riccardo Agostini e Lorenzo Ferrari, affiancati dal terzo uomo Mattia Drudi, è arrivato un altro successo. L'equipaggio di Audi Sport Italia ha sfruttato perfettamente il fatto di non avere alcun handicap in tempo da scontare dopo il ritiro del Mugello, andando a segno nella 3 ore di Vallelunga, terzo e penultimo appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo Endurance. Per loro si è trattato della seconda affermazione nella stessa serie, dopo essersi imposti lo scorso maggio nel round inaugurale di Pergusa. Adesso il trio della squadra guidata da Ferdinando Geri ed Emilio Radaelli guida come già detto la classifica, anche se con soli tre punti di vantaggio su Giancarlo Fisichella, Stefano Gai e Daniel Zampieri (sul tracciato romano quarti con la Ferrari della Scuderia Baldini) e cinque sul terzetto della Imperiale Racing composto da Stuart Middleton, Andrea Amici e Alberto Di Folco, primi nel round toscano lo scorso luglio con la Lamborghini di Imperiale Racing. Per questi ultimi a compromettere un risultato migliore dell'ottavo piazzamento finale, a Vallelunga è stata una penalità scaturita da un contatto nelle fasi conclusive. Protagonista anche la Bmw, che alla pari di Audi non aveva secondi da pagare nel corso del pit-stop e che in qualifica si era già dimostrata competitiva ottenendo il secondo miglior tempo combinato con Stefano Comandini, Marius Zug e Bruno Spengler. La vettura bavarese della Ceccato Racing è stata costantemente nelle posizioni di testa, anche se alla fine è retrocessa sesta, in crisi con i freni. A guidare nelle fasi iniziali è stato invece Zampieri, anche dopo una safety car intervenuta

Drudi-Ferrari-Agostini festeggiano la vittoria a Vallelunga. Il trio Audi ha preceduto Fuoco-Roda-Schreiner, in alto, Di Amato-Vezzoni, sopra a destra, Fisichella-Gai Zampieri

CLASSIFICA

Gara: 1. Agostini-Drudi-Ferrari (Audi R8 Lms Gt3) 106 giri in 3h00'42"496, alla media di 143,771 km/h (1. Gt3 Pro); 2. Fuoco-G. Roda-Schreiner (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 4"098 (1. Gt3 Pro-Am); 3. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 35"376; 4. Fisichella-Gai-Zampieri (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 36"281; 5. Mann-Vilander (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 37"268; 6. Comandini-Zug-Spengler (Bmw M6 GT3) a 40"727; 7. Earle-Schirò (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 42"883; 8. Amici-Di Folco-Middleton (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 45"904; 9. Guidetti-Magnoni (Honda Nsx Gt3) a 47"688 (1. Gt3 Am); 10. Greco-Hoffer-Mancinelli (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 1'30"905; 11. August-Bottiroli-Jaromir (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 2 giri; 12. Fischbaum-Pavlovic-Vairani (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 6 giri (1. Gt Cup); 13. Fascicolo-Neri-Nilsson (Bmw M4 Gt4) a 9 giri (1. Gt4 Am); 14. Baratto-Becagli (Ferrari 458 Challenge) a 12 giri.

Giro più veloce: il 90. di Fuoco in 1'32"440, alla media di 159,087 km/h.

Il campionato dopo 3 gare

Gt3 Pro: 1. Agostini-Drudi-Ferrari 40 punti; 2. Fisichella-Gai-Zampieri 37; 3. Amici-Di Folco-Middleton 35. **Gt3 Pro-Am:** 1. Earle 39 punti; 2. Mann 32; 3. Di Amato-Vezzoni 30.

quando la seconda Audi del ceco Filip Salaquarda si è girata in piena velocità in mezzo al gruppo appoggiandosi contro le protezioni prima del curvone. Lo stesso Zampieri ha poi dovuto lasciare il comando a Zug e ha lottato con Middleton, protagonista di un testacoda che gli ha fatto perdere terreno. Quindi Zampieri ha ripassato Zug, sfilato anche da Agostini. Ma sulla 488 Evo della Scuderia Baldini incombeva un pesante handicap in tempo di 40" (stesso discorso per la Huracán di Imperiale). Così, dopo il primo pit-stop, davanti a tutti si è portato Ferrari, autore di un secondo stint perfetto, in cui ha accumulato un vantaggio di circa 11" su Comandini. Bene anche Amici, che ha proseguito la rimonta con la Lambo. L'ultima ora ha visto infine Fuoco portarsi a ridosso di Drudi con l'altra Ferrari della Af Corse divisa con il campione 2020 Giorgio Roda (al suo rientro nel Tricolore) e la tedesca Carrie Schreiner. Ma il cosentino, che nel frattempo era stato penalizzato di tre secondi e mezzo per un'irregolarità nelle soste, ha concluso secondo e primo della Pro-Am, facendo anche segnare il giro più veloce. Terza un'altra Ferrari, quella di Daniele Di Amato e Alessandro Vezzoni, velocissimi fin dalle libere del venerdì. Poi ancora altre due 488 Evo, quella della Scuderia Baldini e l'altra di Toni Vilander e Simon Mann. Settimo posto per Niccolò Schirò e Steven Earle (sempre con una Ferrari della Kessel Racing), ancora leader della Pro-Am. ●

Uno sguardo al **futuro**

PROBABILE ACCORCIAMENTO DELLE GARE LUNGHE TRE ORE

Con 17 vetture al via, il Campionato Italiano Gran Turismo Endurance mantiene una media di presenze abbastanza accettabile. Intanto si è cominciato anche a parlare dell'imminente futuro della serie tricolore, che nel 2022 sembra destinata a riproporre la formula delle quattro doppie gare Sprint e delle quattro mini Endurance. Riguardo alla stessa serie di durata, secondo le voci girate nel paddock di Vallelunga, si potrebbe ipotizzare anche un leggero accorciamento della gare che quest'anno si disputano su un totale di tre ore. Rispetto alle 12 auto viste a Pergusa, si è fatto comunque un bel salto in avanti (al Mugello si era toccata la punta massima di 20 iscritti). Un numero a cui hanno contribuito anche le altre presenze nelle varie classi. Come quella della Honda Nsx che ha conquistato il successo nella Gt3 Am con Jacopo Guidetti, Luca Magnoni e Erwin Zanotti davanti alla seconda Huracán schierata per l'occasione da Imperiale Racing con l'equipaggio composto da Paul August, Antoine Bottiroli e Jirik Jaromir. Nella Gt Cup vittoria della Lamborghini Super Trofeo del team Bonaldi Motorsport affidata a Miloš Pavlovic, Fabio Vairani e Michael Fischbaum. Al via nella Gt4 solo la Bmw M4 di Giuseppe Fascicolo, Nicola Neri e Alfred Nilsson. ●

Molinaro brivido tricolore

DANNY SI FERMA A POCHI MINUTI DALLA FINE DELLA GARA DECISIVA PER LA STAGIONE MA CONQUISTA IL TITOLO PER UN PUNTO DAVANTI A MATTEO POLLINI. UBOLDI DA APPLAUSI

di Dario Lucchese

VALLELUNGA - Danny Molinaro si ferma a una manciata di minuti dalla fine dell'ultima e decisiva gara della stagione e conquista ugualmente il titolo, anche se per un solo punto su Matteo Pollini, in quello che è stato il grande giorno di Davide Uboldi. Il Campionato Italiano Sport Prototipi a Vallelunga è giunto all'epilogo con un confronto generazionale di qualità: 25 anni di differenza tra Molinaro e Uboldi, ma la grinta più o meno è la stessa. Dopo avere concluso secondo lo scorso anno, il primo si è finalmente preso ciò che sicuramente meritava, dominando anche nella classe under. Con un finale ricco di emozioni. Il pilota calabrese giungeva al sesto e conclusivo appuntamento vantando 20 punti sullo stesso Pollini, dopo avere ottenuto tre vittorie, una a Monza e due a Misano. Un gap che il campione 2018 era riuscito a portare a quota -13, centrando nella prima delle due gare disputate il suo terzo successo di fila ed il quarto 2021. Pollini, ha fatto bene la sua parte, congedandosi poi con un terzo posto. Ma per la prima volta da quando sono state introdotte le Wolf, la serie tricolore non è soltanto un affare di famiglia, visto che nel 2019 e lo scorso anno a laurearsi campione era stato Giacomo Pollini, cugino di Matteo, quest'anno assente a Imola e Misano per un doppio concomitante

FINALE AVVINCENTE
Nel week end decisivo della stagione a Vallelunga a svettare è stato Danny Molinaro, a destra e in alto in azione, nuovo campione tricolore tra gli Sport/Prototipi. A cedergli lo scettro Matteo Pollini, sotto. In alto Uboldi grande protagonista

impegno con l'Europeo di kart. Molinaro, classe 1998, la scorsa stagione aveva già rischiato il colpaccio, centrando un buon secondo posto assoluto. Dieci mesi dopo si è preso la rivincita, nonostante il brivido finale seguito ad un contatto con il francese José Ibanez. Grande festa per lui e anche per Uboldi, autore di una pole che gli mancava dal 2016. Il comasco in gara 1 era partito bene, andando subito al comando davanti a Rosario Mazzola. Molinaro da secondo era invece scivolato quinto. Poi il duplice stop di Giacomo Pollini nelle fasi iniziali e quello di Uboldi, fermato da un problema alla frizione a cinque giri dal termine. Un fuori programma che aveva servito a Pollini la vittoria su un piatto d'argento, con Molinaro risalito secondo, sempre tallonato da Mazzola, Andrea Baiguera e Filippo Lazzaroni. Tutto rimescolato nella seconda gara. Dalla seconda fila Fidel Castillo si è portato in testa davanti a Ibanez e Lazzaroni, mentre Michele Fattorini dalla pole è scivolato settimo. Molinaro ha guadagnato subito una posizione risalendo sesto. Ancora meglio ha fatto Matteo Pollini, che dopo essere scattato ottavo al primo giro è transitato quarto. Impressionante la rimonta di Uboldi, da 18° a ottavo in un paio di tornate. Pollini ha continuato a spingere attaccando Lazzaroni, ma alle sue spalle si è portato Molinaro, il quale ha avuto la meglio su Mazzola prima di ritornare settimo. Intanto Lazzaroni e Pollini hanno passato Ibanez, andando ad occupare la seconda e terza posizione. Uboldi ha proseguito la sua rimonta agguantando anche il quinto posto e facendo segnare il giro più veloce. Al decimo passaggio il sorpasso di Pollini su Lazzaroni, infilato anche da Uboldi grazie a un'ineccepibile manovra alla curva dei Cimini. A meno di tre minuti dalla fine il ritiro di Molinaro, mentre Uboldi ha preso la leadership per rimanerci fino al traguardo. Con il secondo posto Castillo ha festeggiato il suo ventesimo compleanno, mentre Matteo Pollini è scivolato terzo. Ancora bene Lazzaroni, quarto davanti a Giacomo Pollini. A Mazzola, vera rivelazione di quest'anno, è andato il titolo Rookie, mentre Davide Pigozzi si è confermato nella classifica Master, in cui si è imposto davanti ad Andrea Mosca, che sul tracciato romano ha chiuso comunque con una doppia affermazione di classe. ●

CLASSIFICA

Gara 1: 1. M. Pollini (Asd Giacomo Race) 17 giri in 26'43"687, alla media di 155,892 km/h; 2. Molinaro (Dm Racing) a 10"347 (1. Under 25); 3. Mazzola (Marchetti by Emotion) a 11"487 (1. Rookie); 4. Baiguera (Brixia Horse Power) a 13"078; 5. Lazzaroni (Team Lazzaroni) a 13"840; 6. Fidel Castillo (Marchetti by Emotion) a 23"145; 7. Ibanez (Bad Wolves) a 25"968; 8. Fattorini (Asd Speed Motor) a 27"228; 9. Cavailhes (Luxury Cars Racing) a 43"093; 10. Mosca (Zero Racing) a 47"386 (1. Master); 11. "Steve Brooks" (Luxury Cars Racing) a 53"758; 12. Acosta Molina (Luxury Cars Racing) a 54"320; 13. Jaramillo (Marchetti by Emotion) a 59"464; 14. Salvaggio (Luxury Cars Racing) a 59"472; 15. Pigozzi (Bad Wolves) a 1 giro; 16. Jeffrey (Marchetti by Emotion) a 1 giro; 17. Uboldi (Uboldi Corse) a 5 giri.

Giro più veloce: il 5. di M. Pollini in 1'33"635, alla media di 157,057 km/h.

Gara 2: 1. Uboldi (Uboldi Corse) 17 giri in 26'44"326, alla media di 155,830 km/h; 2. Fidel Castillo (Marchetti by Emotion) a 2"514 (1. Under 25); 3. M. Pollini (Asd Giacomo Race) a 3"408; 4. Lazzaroni (Team Lazzaroni) a 3"906; 5. G. Pollini (Asd Giacomo Race) a 6"804; 6. Fattorini (Asd Speed Motor) a 8"910; 7. Ibanez (Bad Wolves) a 11"408; 8. Mazzola (Marchetti by Emotion) a 11"831 (1 Rookie); 9. Baiguera (Brixia Horse Power) a 15"389; 10. Mosca (Zero Racing) a 32"593 (1. Master); 11. Salvaggio (Luxury Cars Racing) a 56"777; 12. Jaramillo (Marchetti by Emotion) a 1'00"977; 13. "Steve Brooks" (Luxury Cars Racing) a 1'01"155; 14. Acosta Molina (Luxury Cars Racing) a 1 giro; 15. Jeffrey (Marchetti by Emotion) a 1 giro; 16. Molinaro (Dm Racing) a 4 giri.

Giro più veloce: il 14. di Uboldi in 1'32"656, alla media di 158,716 km/h.

Il campionato

Assoluta: 1. Molinaro 142 punti; 2. M. Pollini 141; 3. Uboldi 117; 4. Lazzaroni 80; 5. Castillo 66; 6. Mazzola 60; 7. Baiguera 52; 8. Fattorini 30; 9. Mosca 12; 10. Salvaggio 10; 11. Pigozzi 9; 12. Mejia 3.
Under 25: 1. Molinaro 170 punti; 2. Lazzaroni 117; 3. Castillo 111; 4. Mazzola 106; 5. Salvaggio 64; 6. Mejia 47.

Rookie: 1. Mazzola 165 punti; 2. Salvaggio 139; 3. Mejia 92; 4. "Steve Brooks" 88.

Master: 1. Pigozzi 169 punti; 2. Mosca 162; 3. "Steve Brooks" 131.

Team: 1. Asd Giacomo Race 192 punti; 2. Speed Motor 23; 3. Autosport Sorrento 13; 4. Zero Racing 4.

Verso il **2022**

TUTTE LE PROSPETTIVE DI UNA SERIE DI SUCCESSO

Con una media superiore ai 20 iscritti (di un'unita in più il tetto massimo di vetture al via a Misano, Mugello e Imola, in "deroga" al numero chiuso stabilito a inizio anno), il Campionato Italiano Sport Prototipi continua a riscuotere successo, facendo contestualmente segnare un abbassamento dell'età minima dei partecipanti e la presenza totale di cinque under 18. E adesso l'idea è di estendere ulteriormente nel 2022 lo schieramento, con l'obiettivo di raggiungere quota 30. A fronte di un accordo che vede confermato l'impiego delle Wolf GB08 Thunder fino al 2023, nel paddock di Vallelunga si è parlato di ciò che potrebbe essere cambiato a partire dal prossimo anno. C'è per esempio l'esigenza di introdurre un nuovo tipo di scarico, per rientrare più agevolmente nei limiti imposti dalle varie normative. Si pensa inoltre ad un arricchimento della parte sensoristica sull'acquisizione dati ai fini della sicurezza. Il progetto su cui la famiglia Bellarosa ha da subito creduto, con 100 esemplari realizzati di questa vettura "low cost" (47.000 euro chiavi in mano) è inoltre in continua espansione. Nel 2021 è partito un analogo campionato in Francia, con l'avvallo della Ffsa e lo stesso format della serie tricolore. Negli Usa le stesse Wolf vengono già impiegate in vari campionati ed il prossimo anno prenderà il via una serie dedicata in India, in un pacchetto che vedrà in pista negli stessi weekend anche Formula Regional, F4 e Prototipi. ●

PORSCHE CARRERA CUP/VALLELUNGA

Lotta incandescente

CAGLIONI E FULGENZI SI DIVIDONO LE VITTORIE NEL TERZ'ULTIMO ROUND DELLA STAGIONE. SULLE PISTE DI FRANCIACORTA E MONZA SARÀ DAVVERO UN FINALE DA FIATO SOSPESO

di Dario Lucchese

VALLELUNGA - Una seconda parte di stagione ricca di spunti, novità e conferme, quella che è entrata nel vivo a Vallelunga. Il monomarca della Carrera Cup Italia sul circuito romano è tornato in pista dopo una pausa di otto settimane per affrontare il quarto dei sei doppi appuntamenti del calendario 2021. Riflettori puntati subito su Leonardo Caglioni, che si è diviso le vittorie con Enrico Fulgenzi, ritornato al successo dopo due anni e alla sua prima affermazione con i colori del team Ef Racing da lui stesso gestito. Con i due round di Franciacorta e Monza ancora da disputare, a diventare incandescente è stata anche la lotta per il primato nella classifica assoluta, adesso diviso a pari punti da Alessandro Giardelli (davanti a tutti all'indomani del precedente round di Imola) e Gianmarco Quaresmini entrambi autori di un miglior secondo piazzamento, con Alberto Cerqui a sole sette lunghezze. Caglioni, portacolori della Ombra Racing e al via con il supporto del Centro Porsche Padova, ha proseguito la sua scia di successi inaugurata sul tracciato del Santerno. Un bell'exploit per il diciottenne pilota bergamasco, che dopo una serie di piazzamenti interessanti sembra aver fatto un ulteriore step in avanti. Con 32 vetture al via della

Sopra Caglioni a segno in gara-1 (a lato sul podio assieme a Quaresmini e Cerqui), sotto Fulgenzi vincitore di gara-2. In alto a destra Cassarà che ha vinto in gara-1 la Coppa Michelin

CLASSIFICHE

Gara 1: 1. Caglioni (Ombra Racing) 19 giri in 30'33"196; 2. Quaresmini (Tsunami Rt) a 2"308; 3. Cerqui (Team Q8 Hi Perform) a 2"963; 4. Fulgenzi (Ef Racing) a 3"314; 5. D. Cazzaniga (Ghinzani Arco Motorsport) a 5"915; 6. Giardelli (Dinamic Motorsport) a 8"377; 7. Moretti (Bonaldi Motorsport) a 10"957; 8. Strignano (Ab Racing) a 14"608; 9. Levorato (Tsunami Rt) a 15"934; 10. Malvestiti (Ghinzani Arco Motorsport) a 18"565; 11. Festante (Ombra Racing) a 19"483; 12. Vukov (Gdl Racing) a 27"757; 13. Tovilavicius (Ombra Racing) a 28"326; 14. M. Cassarà (Raptor Engineering) a 30"176 (1. Michelin Cup); 15. De Giacomi (Tsunami Rt) a 31"008; 16. Gattuso (Ombra Racing) a 37"811; 17. Rindone (Ef Racing) a 41"006; 18. Randazzo (Ab Racing) a 46"306; 19. Piccioli (Ebimotors) a 47"681; 20. Venerosi Pesciolini (Ebimotors) a 49"189; 21. Fenici (Ab Racing) a 49"960; 22. Galassi (Team Malucelli) a 58"911; 23. Giorgi (Ebimotors) a 1'07"506; 24. Locanto (Krypton Motorsport) a 1'11"890; 25. Donzelli (Team Malucelli) a 1'12"042; 26. Montagnese (Team Malucelli) a 1'20"515 (1. Silver Cup); 27. Peroni (Ebimotors) a 1'22"063; 28. Scannicchio (Zrs Motorsport) a 1'33"458; 29. Moncini (Ghinzani Arco Motorsport) a 1 giro; 30. Fenici (Ab Racing) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3. di Iaquinta in 1'35"307, alla media di 154,301 km/h.

Gara 2: 1. Fulgenzi (Ef Racing) 15 giri in 32'39"131, alla media di 112,596 km/h; 2. Giardelli (Dinamic Motorsport) a 0"226; 3. Cerqui (Team Q8 Hi Perform) a 0"537; 4. Caglioni (Ombra Racing) a 0"918; 5. Quaresmini (Tsunami Rt) a 1"121; 6. Festante (Ombra Racing) a 1"464; 7. Moretti (Bonaldi Motorsport) a 1"631; 8. Gattuso (Ombra Racing) a 2"072; 9. Strignano (Ab Racing) a 2"419; 10. Vukov (Gdl Racing) a 2"678; 11. Tovilavicius (Ombra Racing) a 2"987; 12. Amati (Dinamic Motorsport) a 3"135; 13. D. Cazzaniga (Ghinzani Arco Motorsport) a 4"470; 14. Fenici (Ab Racing) a 4"606 (1. Michelin Cup); 15. Piccioli (Ebimotors) a 6"161; 16. Galassi (Team Malucelli) a 8"954; 17. De Giacomi (Tsunami Rt) a 8"990; 18. Levorato (Tsunami Rt) a 9"834; 19. Montagnese (Team Malucelli) a 10"090 (1. Silver Cup); 20. Locanto (Krypton Motorsport) a 10"572; 21. Peroni (Ebimotors) a 14"562; 22. Venerosi Pesciolini (Ebimotors) a 14"888; 23. Scannicchio (Zrs Motorsport) a 15"075; 24. Giorgi (Ebimotors) a 15"207; 25. Parisini (Team Malucelli) a 16"635; 26. Donzelli (Team Malucelli) a 32"414; 27. Moncini (Ghinzani Arco Motorsport) a 4 giri.

Giro più veloce: il 2. di Festante in 1'35"913, alla media di 153,326 km/h.

Il campionato dopo 8 gare

Assoluta: 1. Giardelli e Quaresmini 151 punti; 3. Cerqui 143; 4. Caglioni 127; 5. Moretti 116; 6. Fulgenzi 84; 7. Amati 74; 8. Iaquinta 59; 9. Festante 57; 10. Gattuso 54. Michelin Cup (sub iudice): 1. Cassarà 65 punti; 2. De Giacomi 56; 3. Randazzo 27; 4. Corradina 24; 5. Fenici 15; 6. Rindone 14; 7. Locanto 13; 8. Giorgi e Piccioli 12; 10. Galassi 10.

Silver Cup (sub iudice): 1. Montagnese 44 punti; 2. Scannicchio 35; 3. Parisini 22; 4. Biolghini 11; 5. Scarpellini 6.

tappa capitolina, è stato infatti il più veloce già nel secondo e decisivo turno di qualifica (quello riservato ai migliori 12 della prima sessione), centrando così anche la sua pole numero uno. Quindi il lombardo è stato bravo a sfilare al comando al pronti via di gara 1, pur dovendosi poi arrendere allo stesso Quaresmini, autore di un sorpasso mozzafiato all'esterno dei Cimini. Ma quest'ultimo in seguito è arrivato lungo alla curva Campagnano, ritornando terzo dietro ad Alto Festante. Il campano avrebbe potuto regalare alla squadra guidata da Davide Mazzoleni uno straordinario uno-due, se nelle fasi finali non fosse progressivamente scivolato dietro, per di più rendendosi protagonista di un contatto con Giardelli, alla fine sesto dietro a Enrico Fulgenzi e Daniele Cazzaniga, nell'ordine quarto e quinto. Con i primi sei in ordine invertito, ad avviarsi in gara 2 dalla pole è stato Giardelli che ha mantienuto regolarmente il comando. Fulgenzi ha invece ingaggiato un bel duello per la seconda posizione con Cazzaniga, che in seguito si è portato in testa. Poi è entrata la safety car per consentire di recuperare la vettura di Piergiacomo Randazzo volata fuori alla curva del Semaforo. La ripartenza a 13 minuti dallo scadere del tempo, con il doppio brivido di Gianmarco Levorato, giratosi prima del curvone, e Marco Cassarà, il quale nello stesso punto si è scomposto, ha colpito le barriere e si è ribaltato due volte. Tanta paura, ma nessuna conseguenza per il pilota. Altri sei minuti di neutralizzazione e nuovamente il verde con Cazzaniga sempre davanti a Fulgenzi, Giardelli, Cerqui e Caglioni, con Festante che è risalito sesto ma poi ha dovuto cedere strada a Quaresmini. Quindi, alla staccata prima della esse, un altro grosso botto che ha visto Leonardo Moncini picchiare forte sul guardrail. Terza safety car e fine dei giochi, con Fulgenzi primo davanti a Giardelli e Cerqui. Quinto Quaresmini, appena dietro a un ancora ottimo Caglioni. ●

Fenici primo hurrà

IL PILOTA TESTIMONAL DI AS A SEGNO IN MICHELIN CUP

Terzo successo di fila nella Michelin Cup per Marco Cassarà e prima vittoria di Francesco Maria Fenici, entrambi profeti in patria sulla loro pista di casa. Per il primo dei due un weekend in chiaroscuro. Il romano della Raptor Engineering in gara 1 ha tenuto testa al rientrante Alex De Giacomi, assente nel precedente appuntamento di Imola e secondo al traguardo con i colori dello Tsunami Rt. Sul podio nella circostanza anche il lussemburghese Gabriel Rindone, che ha così messo a segno il suo migliore risultato di questa stagione. In gara 2 la grande paura di Cassarà (come leggete nel pezzo a fianco) e la penalizzazione per un'irregolarità alla ripartenza dopo una delle tre safety car che ha privato del successo De Giacomi, consacrano viceversa Fenici. Il pilota della Ab Racing, che corre con i colori di Autosprint, è stato protagonista durante tutto il weekend e certamente avrebbe potuto ambire al podio anche nella gara di sabato, se non fosse stato coinvolto in un contatto. Nella Silver Cup dominio assoluto di Max Montagnese, due volte primo e adesso a quota sei successi con il Team Malucelli, consolidando il proprio primato in classifica. Intanto è stata annunciata una novità assoluta che vedrà le due classi Michelin e Silver Cup condividere ancora lo schieramento e disputare a Franciacorta, in occasione del Porsche Festival in programma a inizio ottobre, due gare distinte e separate dalla "Pro". ●

Sandrucci **tris**

BMW TERZA VITTORIA STAGIONALE PER IL LEADER DELLA SERIE. IN EVIDENZA ANCHE LORENZO MARCUCCI

VALLELUNGA - Terza vittoria della stagione per Gustavo Sandrucci, che consolida la sua leadership estendendo a 19 punti il proprio vantaggio su Luigi Ferrara, e terza affermazione anche per Lorenzo Marcucci. A Vallelunga la Bmw M2 Cs Racing Cup Italy è giunta al penultimo round 2021, ma per laureare il suo primo campione bisognerà attendere il Mugello. Protagonista sul circuito romano anche Alessandro Brigatti. Il ventenne pilota di Lissone è stato in assoluto il più veloce in entrambe le sessioni di qualifica, ritornando ad agguantare una (doppia) pole che gli mancava dal round inaugurale di Monza. Anche se al via di gara 1 il migliore spunto lo ha avuto il suo compagno di squadra Sandrucci, scattato bene dalla prima fila e portatosi subito al comando. Da quel momento il viterbese è rimasto davanti, dando vita proprio con Brigatti ad un confronto tutto all'insegna della correttezza, con un arrivo in parata che ha regalato l'uno-due al Team Progetto E20 Motorsport. Da parte sua Ferrara, ha spinto al massimo ed ha portato a casa un podio ed altri punti importanti, chiudendo davanti a Marco Zanasi e Filippo Maria Zanin. Nella seconda gara Brigatti non ha sbagliato nulla al via ed è riuscito a mantenere la prima posizione. Scintille invece subito dietro tra Sandrucci, Ferrara e Marcucci, con quest'ultimo che alla fine si è portato 2° andando a conquistare la leadership nelle fasi conclusive. Ferrara invece è scivolato 5°, mentre Sandrucci è stato costretto a cedere il terzo posto a Jody Vullo.

(d.l.)

LE CLASSIFICHE

Gara-1: 1. Sandrucci 19 giri in 32'56"109, alla media di 141,396 km/h; 2. Brigatti a 0"725; 3. Ferrara a 4"103; 4. Zanasi a 8"878; 5. F.M. Zanin a 11"491; 6. Tramontozzi a 13"194; 7. Pellegrini a 19"665; 8. Modanesi a 27"833; 9. Vullo a 29"959; 10. Losi a 37"908; 11. Andreini a 58"228; 12. Bellin a 1'09"528; 13. Stefanelli (Dinamic & Shade by Reggio Motori) a 5 giri.
Giro più veloce: l'8. di Vullo in 1'43"052, alla media di 142,705 km/h.
Gara 2: 1. Marcucci 19 giri in 32'53"700, alla media di 141,576 km/h; 2. Brigatti a 0"837; 3. Vullo a 5"919; 4. Sandrucci a 9"150; 5. Ferrara a 11"080; 6. Zanasi a 11"766; 7. F.M. Zanin a 18"885; 8. Pellegrini a 24"500; 9. Lorenzini a 24"980; 10. Modanesi a 36"375; 11. Andreini a 59"671; 12. Bellin a 1'00"276; 13. Tramontozzi a 3 giri.
Giro più veloce: il 4. di Marcucci in 1'42"946, alla media di 142,852 km/h.
Il campionato dopo 10 gare
Assoluta: 1. Sandrucci 140 punti; 2. Ferrara 121; 3. F.M. Zanin 98; 4. Brigatti 91; 5. Losi 88; .

Sfida in vetta

MINI ATTIANESE E BAGNASCO SI DIVIDONO LE VITTORIE: NEL LORO DUELLO IL MUGELLO DIVENTA DECISIVO

VALLELUNGA - Luca Maria Attianese va a segno e Ugo Bagnasco risponde. A Vallelunga una vittoria a testa per i due principali contendenti al titolo. Il penultimo round del Mini Challenge Italia si è risolto con un tira e molla tra il pilota del team Progetto E20 Motorsport ed il sammarinese della Ac Racing Technology. In campionato alla fine cambia poco, con Attianese sempre 2° e adesso a 27 punti dalla vetta, 8 in meno rispetto a quelli che pagava alla vigilia del weekend capitolino. Sul circuito romano il monomarca riservato alle John Cooper Works ha laureato comunque il suo primo campione di questa stagione. Grazie a una doppia affermazione di classe, Federico Casoli ha matematicamente chiuso il discorso nella Academy. Tutto ancora aperto invece nella classifica Pro. Grazie appunto a un Attianese perfetto in gara 1. Sulla sua pista di casa, ha prima conquistato la pole e poi è rimasto al comando seguito inizialmente da Roberto Gentili e dal rientrante Paolo Maria Silvestrini, con quest'ultimo che è andato a prendersi a quattro giri dal termine il secondo posto, assicurando una doppietta alla squadra di Andrea Corinaldesi. In gara 2, con l'inversione dei primi otto sulla griglia, a fare il passo è stato inizialmente Andrea Palazzo, seguito da Ermes Dalla Pia. Ma dalla terza fila è risalito bene Bagnasco, portatosi al comando, che ha battagliato con Attianese e Silvestrini, alla fine giunti in quest'ordine alle sue spalle.

(d.l.)

LE CLASSIFICHE

Gara-1: 1. L. Attianese 15 giri in 27'30"777, alla media di 133,628 km/h (1. Pro); 2. Silvestrini a 10"726; 3. Gentili a 11"818; 4. U. Bagnasco a 12"290; 5. Mercatali a 19"499; 6. Mezzetti a 25"186; 7. Della Pia a 26"456; 8. Palazzo a 41"516; 9. Santamaria a 43"551; 10. Cioffi a 48"486; 11. Casoli a 1'08"863 (1. Lite); 12. Roveda a 1'13"740; 13. Maccari a 1'14"825; 14. S. Prantl a 1'44"046; 15. Bianconi a 1 giro.
Giro più veloce: il 2. di L. Attianese in 1'47"725, alla media di 136,514 km/h.
Gara 2: 1. U. Bagnasco 15 giri in 27'34"606, alla media di 133,319 km/h (1. Pro); 2. L. Attianese a 0"494; 3. Silvestrini a 1"208; 4. Gentili a 4"250; 5. Palazzo a 15"026; 6. Cioffi a 22"371; 7. Della Pia a 23"051; 8. Santamaria a 23"885; 9. Casoli a 1'04"432 (1. Lite); 10. Roveda a 1'11"404; 11. S. Prantl a 1'12"732; 12. Menapace a 1'32"861; 13. Maccari a 1 giro; 14. Mercatali a 2 giri; 15. Bianconi a 4 giri.
Giro più veloce: il 5. di L. Attianese in 1'48"541, alla media di 135,488 km/h.
Il campionato dopo 10 gare
Pro: 1. Bagnasco 165 punti; 2. L. Attianese 138; 3. Gentili 110; 4. Mercatali 99; 5. Bianconi 88.
Lite: 1. Casoli 89 punti; 2. S. Prantl 59; 3. Roveda 50.

Fiume, terra italiana

ERCOLI VINCE ENTRAMBE LE GARE IN CROAZIA E GHIRELLI DUE VOLTE SUL PODIO, MA POI ARRIVANO LE PENALITÀ

di **Fulvio Cavicchi**

Due gare con la stessa trama, quelle che si sono corse all'Automotodrom Grobnik. Torna a sventolare il tricolore tra Istria e Dalmazia, con la Chevrolet Camaro #54 della Caal Racing di Todi, guidata da Gianmarco Ercoli, che sia sabato che domenica è partito secondo ed ha presto scavalcato il poleman Loris Hezemans. Dopo aver brevemente allungato in vetta, il romano ha poi subìto a lungo la pressione della vettura alle sue spalle (Hezemans in Gara 1 e la coppia Alon Day - Jacques Villeneuve in gara 2) e pareva vicino a perdere la leadership, fintanto che non è arrivata la vettura in terza posizione ad infastidire l'inseguitore e così permettergli di resistere fino alla bandiera a scacchi.
Due vittorie non spettacolari, dato che i libri di storia non narreranno di lunghe battaglie con sorpassi e controsorpassi come ci ha abituato la EuroNascar, ma comunque due successi importanti e che mettono in luce la sicurezza che ormai Ercoli ha alla guida, sia della macchina che delle gare. Dopo questo weekend è ormai chiaro che sia anche lui da considerare tra i top driver della categoria, assieme a Day ed Hezemans, perché esperienza e risultati dimostrano che non si possano più considerare eventi eccezionali le sue prestazioni al top ed il suo lottare per il successo. E lo stesso discorso lo si può già fare per Vittorio Ghirelli, che nonostante abbia appena corso la sua ottava gara in EuroNascar Pro in carriera è anche lui sempre parte della lotta per la testa della gara. Il campione in carica della EuroNascar 2 sta vivendo una grandissima stagione di debutto nella massima serie, ed i due podi in Croazia dimostrano ancora una volta perché il pilota di Fasano sia secondo in classifica anche se rookie.
A rovinare il weekend italiano ci sono state però le penalità nel post gara, con 10 secondi sul tempo di gara per Ercoli, sabato, e 5" a Ghirelli il giorno dopo, che hanno tolto loro una vittoria ed un secondo posto. Per il romano un errore nella procedura di partenza che non gli ha dato alcun vantaggio materiale, mentre per il pilota di Fasano la causa è stata il non aver dato abbastanza spazio a Lasserre - dopo che il francese aveva centrato Villeneuve - per evitare che questo potesse tentare un sorpasso ai suoi danni.
La beffa, oltre al danno, è che entrambe le penalizzazioni sono andate a vantaggio di Loris Hezemans, che così ha allungato ancora in campionato e pare lanciato per il bis del titolo 2019, visto anche il brutto weekend di Alon Day. Purtroppo 25 punti di vantaggio su Ghirelli e 32 su Ercoli sono un fossato che protegge bene, a sole 4 gare dalla fine, a meno di improbabili catastrofi per l'olandese.
Infine, non si può di certo tralasciare le grandi prestazioni di Jacques Villeneuve, terzo nella prima gara e davvero ad un passo dal passare Ercoli per la leadership della seconda. Purtroppo per il canadese è arrivato Lasserre alle sue spalle, che nel finale lo ha attaccato e mandato in testacoda. Ma anche il campione del mondo di Formula 1 1997 è ormai costantemente in alto nelle classifiche e quindi da contare tra i protagonisti, anche se questa stagione non riuscirà a lottare per la classifica. La speranza è che possa assicurare presenza per tutta la stagione 2022, così da salire a ben cinque piloti realisticamente in lotta per il titolo. ●

WEEK END SHOW

Sulla pista di Fiume l'EuroNascar ha vissuto un week end molto spettacolare

CLASSIFICHE

NASCAR Whelen Euro Series, Grobnik (HR), 18/09/2021

Classifica finale di Gara 1

1. Loris Hezemans (Ford Mustang), 17 giri in 28'56"910, alla media di 146,859 km/h 2. Vittorio Ghirelli (Ford Mustang) a 0"495 3. Jacques Villeneuve (EuroNASCAR FJ) a 0"966 4. Lucas Lasserre (Chevrolet Camaro) a 1"532 5. Alon Day (Chevrolet Camaro) a 2"027 6. Romain Iannetta (Chevrolet Camaro) a 5"885 7. Nicolò Rocca (Chevrolet Camaro) a 6"223 8. Marc Goossens (Chevrolet Camaro) a 6"303 9. Ulysse Delsaux (Chevrolet Camaro) a 8"565 10. Gianmarco Ercoli (Chevrolet Camaro) a 9"824 11. Patrick Lemarie (Chevrolet Camaro) a 11"330 12. Sebastiaan Bleekemolen (Ford Mustang) a 11"876 13. Fabrizio Armetta (Chevrolet Camaro) a 13"363 14. Leonardo Colavita (Chevrolet Camaro) a 14"677 15. Yevgen Sokolovskiy (Chevrolet Camaro) a 15"952 16. Henri Tuomaala (Chevrolet Camaro) a 16"396 17. Francesco Sini (Chevrolet Camaro) a 19"290 18. Giorgio Maggi (Ford Mustang) a 33"877 19. Federico Monti (EuroNASCAR FJ) a 1 giro 20. Nicolò Gabossi (Chevrolet Camaro) a 8 giri 21. Dario Caso (Chevrolet Camaro) a 9 giri 22. Davide Dallara (Chevrolet Camaro) a 10 giri
23. Bernardo Manfré (Shadow DNM8) a 16 giri

Giro più veloce: Loris Hezemans in 1'29"222, alla media di 168,174 km/h

NASCAR Whelen Euro Series, Grobnik (HR), 19/09/2021

Classifica finale di Gara 2

1. Gianmarco Ercoli (Chevrolet Camaro), 17 giri in 25'42"342, alla media di 165,386 km/h 2. Loris Hezemans (Ford Mustang) a 1"349 3. Alon Day (Chevrolet Camaro) a 10 giri 4. Vittorio Ghirelli (Ford Mustang) a 0"644 5. Francesco Sini (Chevrolet Camaro) a 19"290 6. Marc Goossens (Chevrolet Camaro) a 39"423 7. Nicolò Rocca (Chevrolet Camaro) a 39"210 8. Romain Iannetta (Chevrolet Camaro) a 3 giri 9. Sebastiaan Bleekemolen (Ford Mustang) a 8"440 10. Ulysse Delsaux (Chevrolet Camaro) a 24"948 11. Lucas Lasserre (Ford Mustang) a 14"872 12. Fabrizio Armetta (Chevrolet Camaro) a 13"363 13. Leonardo Colavita (Chevrolet Camaro) a 14"677 14. Davide Dallara (Chevrolet Camaro) a 13 giri 15. Yevgen Sokolovskiy (Chevrolet Camaro) a 56"246 16. Bernardo Manfré (Shadow DNM8) a 16 giri 17. Jacques Villeneuve (EuroNASCAR FJ) a 9"016 18. Federico Monti (EuroNASCAR FJ) a 1 giro 19. Nicolò Gabossi (Chevrolet Camaro) a 8 giri 20. Henri Tuomaala (Chevrolet Camaro) a 27"870 21. Patrick Lemarie (Chevrolet Camaro) a 16 giri 22. Dario Caso (Chevrolet Camaro) a 6 giri 23. Giorgio Maggi (Ford Mustang) a 17"444

Giro più veloce: Loris Hezemans in 1'29"500, alla media di 167,651 km/h

Il campionato dopo 8 gare:

1. Loris Hezemans 294 punti; 2. Ghirelli 269; 3. Ercoli 262; 4. Rocca 249; 5. Day e Lasserre 234; 7. Bleekemolen 232; 8. Goossens 226; 9. Delsaux 211; 10. Maggi 202.

Ibrido sempre più caldo

LO SVILUPPO DELLE RALLY1 CHE DAL 2022 SARANNO LE REGINE SULLA SCENA IRIDATA VA AVANTI SENZA SOSTE. SCOPRIAMO COME FORD, HYUNDAI E TOYOTA SI PREPARANO ALLA RIVOLUZIONE

di Marco Giordo

Dopo l'Acropolis il mondiale rally 2021, a tre gare dalla fine, inizia a fornire i suoi primi verdetti. Sébastien Ogier ha praticamente il titolo mondiale piloti in tasca, grazie ai 44 punti di vantaggio che vanta su Evans, ai 50 su Neuville e ai 51 su Rovanpera, che potrebbe finire la sua stagione addirittura tra i top 3. A questo punto può essere quindi solo Séb a perdere il suo ottavo alloro iridato, visto che ha in pratica almeno una gara e mezzo di vantaggio sui suoi inseguitori (30 + 14 punti). E se riuscisse a chiudere la sua gara in Finlandia portando a 60 punti il distacco sui suoi rivali, Ogier potrebbe laurearsi "world champion" addirittura già ad Jyvaskyla tra due domeniche. Nel mondiale marche la Toyota ha poi di nuovo ripreso la sua fuga salendo a quota 397 contro i 340 dei coreani della Hyundai, con un vantaggio salito a 57 lunghezze, cioè un po' più di una gara, visto che il singolo punteggio massimo raggiungibile da un costruttore è di 51 punti. E a questo riguardo la grande sorpresa del post Acropolis sono state le dichiarazioni fornite da Andrea Adamo, al giornalista della televisione belga RTBF Olivier Gaspar. In pratica il Team Director della Hyundai, con la sua proverbiale chiarezza, ha dichiarato che secondo lui i giochi per i due titoli sono già chiusi. *«Dire che lotteremo sino alla fine è solo un blabla per i social network per ottenere dei like* – ha commentato l'ingegnere piemontese -. *Per i due titoli mondiali è finita! Non è una mia idea ma è la matematica a dirlo. La Toyota ha un vantaggio molto grande, è evidente. Ma quando si ripetono dei problemi che dovevano essere risolti non si ha il diritto di vincere il campionato del mondo. Noi comunque come sempre cercheremo nelle prossime gare di dare il massimo, c'è sempre esperienza da accumulare per il futuro e noi abbiamo sempre pronti i nostri piani di azione»*. Game over dunque per i due titoli? Lo scopriremo solo vivendo. Nei rally abbiamo visto di tutto e di più, anche nel recente passato. La fine del film in questi casi non è mai scontata.

LA PUMA MOSTRA GLI ARTIGLI IN SARDEGNA
Sopra Matthew Wilson impegnato in Sardegna nei test con la Puma Rally1 vettura che dal prossimo anno vedrà il rientro ufficiale da costruttore della Ford nel Mondiale Rally

Riflettori puntati sulle Rally1

Ed ora in attesa della prossima sfida in Finlandia, il mondiale si trasferisce a fine mese a Jyvaskyla la città dove il baby prodigio Kalle Rovanpera è nato e cresciuto, i riflettori sono tutti puntati sullo sviluppo che le varie case stanno facendo sull'ibrido in vista della prossima stagione. La vettura Rally 1 è più potente perché grazie alla propulsione aggiuntiva elettri-

ca MGU (Motor Generator Unit), avrà a disposizione una potenza complessiva di 500 cavalli da utilizzarsi in tre modi. O in trasferimento con una ventina di km di autonomia, o in partenza della speciale con un boost supplementare di potenza della durata di qualche secondo, oppure con un'accelerazione extra in prova speciale da programmarsi da ciascun costruttore per potenza e durata. Viste le batterie elettriche montate dietro il cockpit la Rally1 sarà più pesante di circa 100 kg, non sarà dotata del differenziale centrale elettronico, ha invece il cambio manuale ed infine ha l'impianto frenante e le campanature delle Rally 2. A Lamia si è appreso che le case hanno richiesto all'Automobil Club Monaco di cambiare il format della seconda tappa del venerdì del prossimo Rally di Montecarlo, che prevede 118,88 km cronometrati senza assistenza a metà giornata. Si rischiano infatti troppi ritiri con le nuove vetture Rally1 ibride, che sono ancora in fase di sviluppo e molto più difficili da gestire a livello di affidabilità, soprattutto per la componente elettrica aggiuntiva nella propulsione.

Al momento i più avanti nello sviluppo sembrano essere gli anglo americani di Ford MSport, ma si vocifera che la Toyota che vanta un'importante esperienza con le motorizzazione ibride a Le Mans stia nascondendo le sue carte. Molto mistero invece sulla nuova Hyundai Rally1 che sta crescendo in sordina, ma sicuramente da Alzenau statene certi uscirà un'ottima vettura. Vediamo ora di fare squadra per squadra il punto della situazione, con le dichiarazioni di team manager e piloti, alcune critiche come quelle di Ogier ed altre del tutto negative, come quelle di Neuville che considera il passaggio all'ibrido un grave errore, alle quali ha prontamente replicato Yves Matton a nome della FIA.

Qui Ford MSport

Richard Millener a Lamia ha parlato dello sviluppo del programma ibrido sulla Ford Puma. La MSport ha effettuato di recente una settimana di test in Gallura per sviluppare la nuova Rally 1 con al volante Matthew Wilson, Adrien Fourmaux e Gus Greensmith. Sugli sterrati sardi il motore ibrido si notava soprattutto allo start, mentre il motore turbo sembrava un po' affogato quando poi si passava alla trazione classica. Una bella vettura comunque la Puma, aggressiva e molto simile nel complesso alla Fiesta Wrc Plus, il che fa ben sperare sul futuro della specialità. *«Abbiamo cercato di preparare una vettura simile alle Wrc che assomiglia alle Plus* – ha commentato Millener –. *Con l'ibrido saremo più pesanti ma avremo a disposizione quasi 200 cavalli in più delle attuali Plus. Il telaio è completamento nuovo, ed anche la cellula di sicurezza è stata rinforzata. C'è infatti un ulteriore roll bar che passa davanti ai sedili dell'equipaggio, che nei crash test si è rivelato molto più resistente. Aspettiamo adesso di vederlo all'opera in gara. Siamo molto concentrati su questo programma, vogliamo tornare protagonisti, vincere ed ottenere dei podi, ed ora proseguiremo i nostri test su terra e asfalto, soprattutto a casa nostra nelle foreste inglesi in Cumbria, dove abbiamo la nostra base. Poi chiaramente faremo anche test invernali al momento opportuno per prepararci ai "winter rally"».* Sulla nuova creatura della scuderia di Cockermouth, progettata dal "chief engineer" Chris Wilson e da Tim Jackson, è Matthew Wilson il pilota che sta macinando più km. Il 34enne figlio di Malcolm è apparso in perfetta forma e soddisfatto al termine dei test in Sardegna. *«È stato interessante provare su questi fondi* – ha evidenziato – *perché abbiamo trovato delle condizioni di sterrato totalmente diverse da quelle su cui avevamo sinora testato la Puma. Strade lente, tortuose e dure, è stato un vero e proprio "challenge" per noi, anche per verificare con il caldo* (c'erano 30 gradi ndr) *le temperature del motore e del propulsore ibrido. È la prima volta in assoluto che proviamo in condizioni meteo simili, un test interessante dal quale abbiamo imparato molto».*

- A che punto siete nello sviluppo della vettura?

«Siamo stati noi i primi tra i team ufficiali a girare con la nuova vettura ibrida, e direi che siamo arrivati ad un ottimo sviluppo sulla terra, praticamente all'80%. Visto che il mondiale si corre in buona parte su questa superficie, stiamo verificando il comportamento della vettura su vari tipi di sterrato, quella velocissima della Finlandia, quella scivolosa dell'Inghilterra, o quella più dura della Sardegna. Sull'asfalto siamo allo stesso livello, siamo molto soddisfatti, dobbiamo fare dei test per verificare la tenuta su speciali molto guidate e naturali come quelle della Catalogna».

SIAMO STATI NOI I PRIMI TRA I TEAM UFFICIALI A GIRARE CON LA NUOVA VETTURA IBRIDA E DIREI CHE SIAMO ARRIVATI A UN OTTIMO SVILUPPO SULLA TERRA

MATTHEW WILSON

- Come si guida la Puma che è un po' più lunga e larga della Fiesta?

«Sì, è più lunga e con l'ibrido c'è anche più potenza da gestire, in alcuni punti siamo più veloci ed in altri più lenti, dipende dalle strade. Di certo sui fondi scivolosi la Puma è molto più impegnativa da guidare».

- E l'ibrido quando si fa sentire?

«Soprattutto quando partiamo utilizziamo l'ibrido e si sente, poi ovviamente ne usufruiamo in alcuni casi a livello di incremento di potenza».

- Avete ancora altri test da effettuare in futuro, ovviamente?

«Di sicuro faremo ancora molte prove su terra e asfalto, soprattutto a casa nostra nelle foreste inglesi in Cumbria, dove abbiamo la nostra base. Poi chiaramente faremo anche test invernali al momento opportuno per prepararci ai "winter rally"».

- Siete fiduciosi per il futuro?

«Molto, siamo contenti del lavoro che stiamo facendo. Grazie al nuovo regolamento in pratica partiamo tutti alla pari, ci sarà un grande cambiamento e quindi puntiamo ad essere nuovamente protagonisti come lo siamo stati sino al 2018 con le Wrc Plus. La Ford poi ci sta aiutando molto come mai aveva fatto prima, tecnicamente con la tecnologia ibrida, poi con l'aerodinamica, la parte motoristica e in tutto quello in cui può darci una mano. Ci crediamo davvero molto in questo programma e nella nuova vettura, anche perché da Detroit non ci hanno mai sostenuto in questi anni così concretamente come stavolta».

◀-------

Qui Toyota

Jari-Matti Latvala in Grecia ha parlato anche della Yaris ibrida. *«Stiamo sempre facendo dei test sulla nuova vettura con Juho Hanninen, Elfyn Evans e Kalle Rovanpera* – ha commentato il Team Principal della Toyota – *e siamo soddisfatti del buon livello di sviluppo a cui siamo arrivati. Ora dovremo continuare a sviluppare la Yaris Rally1 sull'asfalto in vista di Montecarlo e sulla terra, ed a breve andremo a testare su entrambe le superfici in Portogallo. A livello di motore l'ibrido inizia ad andare bene, la cosa più importante è il funzionamento del software che gestisce la potenza che arriva dal motore elettrico. A livello guida, visto che l'ho provata, posso dire che le accelerazioni offerte dal motore ibrido delle nuove Rally1 daranno una sensazione di potenza eccezionale ai piloti. Ma le batterie elettriche renderanno la vettura più pesante di circa 100 kg rallentandola un po'. Adesso viene naturale paragonare le prestazioni delle Plus e della Rally1, ma secondo me quando le nuove arrivate cominceranno a essere sviluppate e a migliorare, diventeranno più veloci ed i piloti finiranno di fare delle critiche».* Sébastien Ogier ha delle idee un po' critiche sull'ibrido. *«Non ho guidato la nuova Yaris, ho poche informazioni a riguardo perché ne ho solo sentito parlare dagli altri* – ha confessato -. *Personalmente non ho capito la strategia di scegliere queste vetture a livello tecnico, perché credo che l'ibrido funzioni ma che non sia una tecnologia che rappresenti il futuro nel mondo delle auto* (ed in questo condivide un concetto espresso di recente da Akio Toyoda CEO della Toyota ndr). *Oltretutto lo sviluppo delle Rally1 si sta rivelando molto costoso per i team ed anche molto complicato da realizzare».*

SI ENTRA NELLA FASE DECISIVA DEI TEST

Anche per Hyundai e Toyota proseguono serrati i test sulle vetture ibride che debutteranno nel Mondiale Rally 2022. Da questo momento fino a gennaio con l'avvio della prossima stagione si entra in una fase davvero cruciale in ottica campionato venturo

Qui Hyundai

Andrea Adamo a Lamia ha parlato anche dei programmi futuri della nuova i20 ibrida, di cui sinora si sa ben poco in giro. *«La Rally1 è una macchina nuova con tutto nuovo* – ha dichiarato il Team Director della Hyundai – *che dobbiamo capire come far funzionare al meglio, visto che ad ogni test scopriamo cose nuove. Abbiamo provato su asfalto e terra, e negli ultimi test abbiamo per esempio gira-*

to per quattro giorni senza mai accusare problemi al motore. Sarà interessante secondo me lo sviluppo della vettura da qui a Montecarlo, ma anche l'anno prossimo».

- Sarà una macchina simile alle attuali Plus?

«Lo spero anche perché non avrebbe senso aver speso tutti questi soldi e fare qualcosa di totalmente nuovo se avessimo alla fine una macchina che va come una R5».

- La cosa più difficile qual è stata?

«È una vettura nuova con delle tecnologie nuove, punto. Non vorrei che il problema diventasse più grosso di quello che è. È un lavoro di ingegneri, bisogna essere tranquilli e concentrati. Abbiamo a disposizione poco tempo, dovremo usarlo al meglio».

- E sulla nuova cellula di sicurezza cosa ci può dire?

«È totalmente nuova, è un telaio tubolare con una concezione diversa».

Molto critico nei confronti delle nuove vetture Rally1 è stato invece alla vigilia dell'Acropolis Thierry Neuville. *«Non sono assolutamente d'accordo su questi cambiamenti effettuati dalla FIA e dai costruttori* – ha detto – *perché rendono le vetture meno eccitanti, più pericolose da guidare, e forse anche più costose delle attuali Wrc Plus. Aumentare la potenza a 500 cavalli ed eliminare il differenziale centrale, ridurre l'aerodinamica e ridurre l'escursione degli ammortizzatori non è la strada giusta. Avremo infatti così delle prestazioni più vicine a quelle di una R5».*

LA RALLY1 È UNA MACCHINA NUOVA CON TUTTO NUOVO CHE DOBBIAMO CAPIRE COME FAR FUNZIONARE AL MEGLIO, VISTO CHE A OGNI TEST SCOPRIAMO COSE NUOVE

ANDREA ADAMO

Qui FIA

«Credo che Thierry Neuville – ha commentato il Direttore Rally della FIA Yves Matton – *stia confondendo il suo piacere di pilota e gli interessi del costruttore per il quale lavora. Le attuali vetture Wrc Plus sono decisamente le più piacevoli da guidare da quando lui corre nel mondiale, ma se volevamo mantenere i costruttori nel mondiale rally eravamo obbligati a fare quello che abbiamo fatto. Un'evoluzione sviluppata in totale collaborazione con le case, perché la FIA decide i regolamenti sulla base di grandi principi definiti con i direttori sportivi delle varie squadre impegnate nel campionato del mondo».*

Mikkelsen ipoteca il titolo

ANDREAS SI ISOLA
Con la Skoda Fabia, Mikkelsen ha messo tutti alle sue spalle alle Azzorre, dove va in scena il rally più affascinante di tutta la serie

CON LA VITTORIA OTTENUTA NELL'ISOLA DELL'ATLANTICO, ANDREAS AFFONDA UN COLPO PESANTE ALLA CONCORRENZA NELLA LOTTA PER LA CONQUISTA DELLA SERIE CONTINENTALE. ECCO PERCHÉ

di Gianni Cogni

PONTA DELGADA – Andreas Mikkelsen ha vinto il rally più affascinante del calendario europeo ed ha messo una serissima ipoteca sul titolo continentale. Questo il verdetto di un incredibile Rally delle Azzorre cominciato sotto la pioggia battente, proseguito nella nebbia delle nuvole ma anche della polvere del contestatissimo sterrato dell'unica prova corta (4 km) pro sponsor. E finito sotto il sole. Aperto sotto la legge del locale Ricardo Moura, proseguito nel lungo braccio di ferro fra Mikkelsen e Dani Sordo, e concluso nel crescendo incontenibile del norvegese. Mentre alle loro spalle si susseguivano colpi di scena e sorpassi con una vittima principale, il campione in carica Alexey Lukyanuk. Ma anche con la conferma dell'eccellenza di Effren Llarena, che ha inaspettatamente acciuffato il terzo posto proprio sulla speciale conclusiva ai danni di un Ricardo Moura che ha completato con un testacoda determinante la sua regressione iniziata già sul finire della prima tappa, e non solo per sue colpe ma anche per sfortuna. Prezioso quinto posto per Miko Marczyk, che continua così nella sua striscia di risultati positivi che lo tengono ancorato ai vertici della graduatoria stagionale. Buona, buonissima, anche la trasferta di Umberto Scandola di nuovo in coppia con Danilo Fappani, che nonostante le difficoltà di chi debutta su queste prove tanto spettacolari quanto difficili è sempre stato nella Top 10 ed ha chiuso con un significativo sesto posto. Di che gara si sia trattato lo potrebbero già spiegare i 24 km della prima prova speciale: Antunes, Herczig (che farà il bis l'indomani) e Solans fuori strada e fuori gara, Lukyanuk attardato di quasi 2' per una foratura (con sostituzione della ruota) e la nostra Rachele Somaschini messa subito k.o. dalla rottura dei tergicristalli. Cosa non insolita visto che lo stesso è toccato a Mikkelsen la prova seguente (50" persi) e a Ricardo Moura (meno 22") alla prova cinque, giusto prima che lasciasse a Dani Sordo quel primato che deteneva dal via nella breve prova che chiudeva la tappa. Prova che scatenava la polemica soprattutto del rimontante Lukyanuk: *«Prova stupida: mi sono dovuto fermare tre volte perché per la polvere non vedevo nulla!»*. Mentre il capottamento di Bassas (impossibilitato a rientrare l'indomani per i danni alla sua 208) lasciava sola in gara l'altra Erc3 presente, la Clio di Franceschi. Il giorno successivo il tempo più clemente accendeva il duello Sordo-Mikkelsen, che si alternavano due volte al vertice prima dello sprint decisivo di Mikkelsen. Una immediata doppia foratura aveva privato il rally di Lukyanuk, e il russo di quasi ogni speranza di rinnovo del titolo. Mentre con il ritiro della Ford di Cais (intercooler) la graduatoria diventava un mare di Skoda (sette nei primi nove), dove comunque brillavano le Hyundai di Sordo secondo e Scandola sesto. Ripartita nella seconda tappa, Rachele Somaschini vedeva il traguardo con legittima soddisfazione: un pensiero europeo (al femminile) sarebbe un obbligo. ●

CLASSIFICA

Classifica ERC DOPO 5 GARE DI 8

Campionato: 1. Mikkelsen 136 punti, 2. Llarena 102, 3. Marczyk 95, 4. Lukyanuk e Herczig 67.

Assoluta: 1. Mikkelsen A. / Edmondson E. Škoda Fabia Rally2 Evo 2. Sordo Dani / Carrera C. Hyundai i20 R5 3. Llarena Efrén / Fernandez Sara Škoda Fabia Rally2 Evo 4. Moura Ricardo / Costa António Škoda Fabia Rally2 Evo 5. Marczyk Miko / Gospodarczyk S. Škoda Fabia Rally2 Evo 6. Scandola U. / Fappani Danilo Hyundai i20 R5 7. Rego Luis / Henriques Jorge Škoda Fabia Rally2 Evo 8. Guerra Benito / Cue Daniel Skoda Fabia Rally2 Evo 9. Botelho Rafael / Raimundo Rui Škoda Fabia R5 10. Pardo Javier / Pérez Adrián Suzuki Swift R4lly S 11. Vilariño Luis / Murado José Škoda Fabia Rally2 Evo 12. Cartier Victor / Craen Fabien Toyota Yaris R4 13. Amaral Bruno / Medeiros Rui Ford Fiesta R5 14. Feofanov Dmitry / Kokins Normunds Suzuki Swift R4 15. Vinyes Joan / Mercader Jordi Suzuki Swift R4lly S 16. Franceschi J. / Gorguilo A. Renault Clio Rally4 17. Chwietczuk A. / Baran Jarosław Škoda Fabia Rally2 Evo 18. Widłak Igor / Dymurski Daniel Ford Fiesta Rally3 19. Somaschini R. / Arena Nicola Citroën C3 Rally2

ROMA DIVENTA GREEN
RÖM-E
ecosostenibilità e futuro
1 OTTOBRE EVENTO DIGITALE ROM-E TALK
2 - 3 OTTOBRE FESTIVAL DIFFUSO
WWW.ROM-E.IT
#MOBILITYROMA - #ROMAECOSOSTENIBILE
ROM-E è il festival sulla eco-sostenibilità, sulle nuove fonti di energia e sulla smart mobility della capitale con convegni, test drive, attività di intrattenimento e molto altro ancora.
PIAZZA SAN SILVESTRO, VIALE DELLE MAGNOLIE E VIA DEL CORSO.
IL FUTURO TI ASPETTA IN STRADA
SPONSORED BY
a2a LIFE COMPANY
Aneri
Beghelli
Sanifica Aria
FERCAM
GEOTAB
MERCEDES-EQ
Unimarconi
PARTNER SCIENTIFICO
auto
Safe risorse con energia
OFFICIAL ADVISOR
SPORT NETWORK ADVERTISING & EXPERIENCES
CON IL PATROCINIO DI
MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
ROMA
MEDIA PARTNER
RDS
Corriere dello Sport STADIO
SEMPLICEMENTE PASSIONE
TUTTOSPORT

Pedersoli cala il tris

TERZA VITTORIA CONSECUTIVA PER IL BRESCIANO NELLA CLASSICA DOLOMITICA. ALLE SUE SPALLE CHIUDONO NELL'ORDINE ROSSETTI E IL LEADER DELLA SERIE CARELLA

di **Gianni Cogni**

S. MARTINO DI CASTROZZA – Si faccia avanti chi non aveva pronosticato che Luca Pedersoli potesse infilare la terza vittoria consecutiva sulle mitiche strade del San Martino di Castrozza. E il "Pede" lo ha fatto da pilota navigato quale è: piazzandosi subito al vertice e badando bene a non commettere errori, che in chiave campionato sarebbero stati letali. E sempre da copione, il più blasonato dei protagonisti della serie, Luca Rossetti, gli ha sempre alitato sul collo, strappandogli anche due scratch (sulla prima Val Malene e sul secondo Manghen). Ma alla fine ha dovuto arrendersi alla legge del fucile contro la pistola: almeno quando il fucile (una Wrc) è nelle mani di uno come Pedersoli, a cui non fa difetto la mira. E di certo Rossetti non si consola per aver vinto la classifica della Coppa Rally di Zona (semmai il Crz può interessare più a Testa e Efrem Bianco) ma però sa che la partita per il titolo è per lui ancora apertissima. Ancora di più per il terzo classificato, Andrea Carella, che lascia San Martino pieno di meritati complimenti e sogni. L'outsider piacentino anche dopo il penultimo atto del Ciwrc è ancora in vetta alla classifica generale e con la certezza che comunque vada a Como, il suo sarà un anno da incorniciare. Tanti sogni per Carella quanti rimpianti, di gara e di stagione, per Corrado Fontana. Per il campione CiWrc in carica, che a San Martino cercava i punti per arrivare al "suo" Como con ancora un briciolo di speranza, è stata un'altra giornata nera. Prima un problema sulla Gobbera gli è costato il posto d'onore, poi la foratura su un antitaglio lo ha sprofondato, con replica sul tratto finale

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
In testa sin dalla prima speciale Luca Pedersoli e Anna Tomasi, in alto, hanno dettato il ritmo anche nell'edizione 2021 del San Martino di Castrozza. Rossetti, sopra, ha chiuso al secondo posto. In alto Daprà che ha chiuso al 4° posto e Gino piazzatosi 5°

a confinarlo al settimo posto. Di sapore ben più dolce l'ottavo firmato da Roberto Vescovi. Per il parmense che da lustri è il simbolo vincente delle tutto-avanti, qui c'è stato il debutto in R5 ed essere arrivato così in un rally in cui le R5 hanno monopolizzato la Top 20, è l'ennesima conferma del suo talento. Con Massimo Daprà quarto alla prima in Wrc sulle strade di casa, e Gino e Testa nella sua scia, a completare i primi dieci Arzà e Rusce, anche loro sulle imperanti Skoda Fabia. Le incertezze meteo iniziali (ad esempio Carella è partito con il peso di due rain nel baule), e la difficoltà delle prove hanno immediatamente tracciato i valori in campo ma stavolta senza fare grandi vittime. Sui 22 km dell'iniziale Manghen Pedersoli ha staccato Fontana di 1"5, con Rossetti a 5"8 e Carella a 13"6: come dire che in cima – guai di Fontana a parte – è sempre rimasto tutto uguale con il vantaggio di Pedersoli su

Rox che arrivato a 7"9 dopo il primo giro, è sceso a 4" a due prove dal termine per diventare 11"1 al traguardo. Del tutto simile l'andamento alle loro spalle sino all'ottavo posto, mentre più vivace è stato il confronto fra Rusce, Arzà e Ferrarotti per restare fra i primi dieci. Con ventotto R5 iscritte (più 4 Wrc e 5 N54x4), da applausi il ventunesimo posto finale per il primo delle tutto-avanti, Francesco Aragno (Clio Super 1600) e il venticinquesimo di Caserza con la 208 Rally4. Curiosità: la classifica Under 25 se l'è assicurata Vittorio Foppiani con la vettura più… anziana in gara, una Lancia Delta Integrale Gr.A, non a caso iscritta dalla Piacenza Corse Auto Storiche. ●

Scudetto per tre

A COMO GRAN FINALE PER LA CORSA AL TITOLO TRICOLORE

Ci ha preso gusto Andrea Carella (sopra) a stare per la quarta gara consecutiva in cima alla classifica dell'ultimo tricolore Wrc (dal prossimo anno come minimo cambierà nome). Il suo bottino è di 66,5 punti, contro i 63,75 di Luca Pedersoli e i 60,75 di Luca Rossetti. A questo punto la caccia allo scudetto è esclusivamente cosa loro. Certo, il piacentino sempre andato a punti – il solo insieme a Alessandro Gino – a Como avrà un 8 da scartare a differenza dei due blasonati rivali, che per forza il loro scarto obbligato già lo hanno fatto e quindi potranno mettere in carniere tutto quanto otterranno dalla gara comasca. Ma come dice il saggio gli scarti si fanno alla fine e per ora sono Pede e Rox a dover colmare il divario in un rally dove il loro prevedibilmente infuocato e incerto (ancor più se il friulano dovesse disporre della nuova Hyundai i20N Rally2) duello non esclude il godimento del terzo incomodo. La gara comasca è intricata, con una prova (Alpe Granda) favorevole alle Wrc, ma le altre in sostanziale parità. E l'alea del buio e del meteo. Quanto ai punti, da tener presente che a Pedersoli non basterebbe arrivare alle spalle di Rox se il friulano dovesse vincere o arrivare secondo. ●

CLASSIFICHE

CLASSIFICA CIWRC DOPO 6 GARE DI 7: 1. Carella 66,5 punti, 2. Pedersoli 63,75 punti, 3. Rossetti 60,75, 4. Gino 38,5, 5. Fontana 33,25.

ASSOLUTA: 1. Pedersoli-Tomasi (CITROEN DS3 WRC) in 58'25.6; 2. Rossetti-Fenoli (HYUNDAI i20 R5) a 11.1; 3. Carella-De Guio (SKODA FABIA EVO) a 49.4; 4. Dapra'-Andrian (CITROEN DS3 WRC) a 1'08.4; 5. Gino-Michi (SKODA FABIA R5 EVO) a 1'11.7; 6. Testa-Inglesi (SKODA FABIA R5 EVO 2) a 1'19.4; 7. Fontana-Agnese (HYUNDAI NEW i20 WRC) a 1'33.8; 8. Vescovi-Guzzi (SKODA FABIA R5) a 1'34.0; 9. Arza'-Castiglioni (SKODA FABIA R5) a 1'38.1; 10. Rusce-Paganoni (SKODA FABIA R5 EVO2) a 1'46.9;

GRUPPO: A

CLASSE: A5 1. Derossi-Mosena (PEUGEOT 106 RALLY) in 1:13'11.0; 2. Gaspari-Merzari (PEUGEOT 106 RALLY) a 28.2; 3. Micheloni-Danese (PEUGEOT 106 RALLYE) a 1'11.7; 4. Zanardo-Freschi (PEUGEOT 205 RALLY) a 1'29.3; 5. Moro-Moro (PEUGEOT 106 RALLYE) a 4'09.1; 6. Rizzardo-Carraro (PEUGEOT 106) a 4'41.4; **CLASSE: A6** 1. Micheloni-Antonelli (PEUGEOT 106 S16) in 1:08'33.1; 2. Brazzale-Zuliani (PEUGEOT 106 S16) a 38.7; 3. Dago-Poletti (CITROEN SAXO VTS) a 1'20.7; 4. Rampin-Zaramella (PEUGEOT 106 S16) a 1'43.5; 5. Berti-Gecchele (PEUGEOT 106 RALLYE) a 7'20.1; **CLASSE: A7** 1. Franchini-Faettini (RENAULT CLIO WILLIAMS) in 1:09'32.7; **CLASSE: A8** 1. Foppiani-Foppiani (LANCIA DELTA INTEGRALE EV) in 1:06'49.8; **CLASSE: K10** 1. Panato-Gherardi (PEUGEOT 106 S16) in 1:10'45.4; **CLASSE: S1600** 1. Aragno-Segir (RENAULT CLIO 1.6 16V) in 1:03'44.7; 2. Molo-Garbo (RENAULT CLIO-S1600) a 1'46.5; 3. Vigliaturo-Corradini (RENAULT CLIO 16V) a 2'51.8; 4. Costantini-Bertasini Haianes (RENAULT CLIO 16V) a 7'09.7; **CLASSE: S2000** 1. Lamonato-Croda (PEUGEOT 207) in 1:05'11.7; **CLASSE: WRC** 1. Pedersoli-Tomasi (CITROEN DS3 WRC) in 58'25.6; 2. Dapra'-Andrian (CITROEN DS3 WRC) a 1'08.4; 3. Fontana-Agnese (HYUNDAI NEW i20 WRC) a 1'33.8; 4. Fontana-Bonato (HYUNDAI NEW i20 WRC) a 7'51.4;

GRUPPO: N

CLASSE: N2 1. Savio-De Bernardini (CITROEN SAXO VTS) in 1:10'36.6; **CLASSE: N3** 1. Salizzoni-Martini (PEUGEOT 306 RALLY) in 1:12'15.2; **CLASSE: N4** 1. Olivo-Polato (MITSUBISHI LANCER EVO X) in 1:10'37.6;

GRUPPO: N5NAZ

CLASSE: N5NAZ 1. Camporese-Zanotti (CITROEN DS3) in 1:09'54.0; 2. Bizzozero-Cossi (VOLKSWAGEN POLO) a 13.0; 3. Porro-Contini (TOYOTA YARIS) a 8'42.7;

GRUPPO: R

CLASSE: R1 1. Barisan-Bertoldi (SUZUKI SWIFT 1.0 Booster J) in 1:12'51.3; **CLASSE: R2B** 1. Gaspari-Conci (FORD FIESTA) in 1:06'26.9; 2. Ancillotti-Ancillotti (PEUGEOT 208 VTI 125) a 5.3; 3. Massa-D'alessandro (FORD FIESTA) a 23.7; 4. Lorenzato-Guadagnin (PEUGEOT 208) a 24.6; 5. Peloso-Carrucciu (PEUGEOT 208) a 58.3; 6. Salgaro-Salgaro (PEUGEOT 208) a 2'44.8; 7. Halfon-Bostanci (PEUGEOT 208) a 3'01.0; 8. De Menego-Camazzola (PEUGEOT 208 VTI 125) a 3'14.1; 9. Busetti-Spiga (PEUGEOT 208) a 6'14.7; 10. Disero'-Peressutti (PEUGEOT 208) a 8'36.4; 11. Chemin-Zamboni (PEUGEOT 208 R2) a 10'52.6; 12. Multari-Balducchi (PEUGEOT 208 VTI 125) a 13'29.2; 13. Novero-Rappoldi (PEUGEOT 208) a 14'08.9; **CLASSE: R2C** 1. Caserza-Rocca (PEUGEOT 208 GT LINE 130) in 1:04'47.8; 2. Strabello-Gasparotto (PEUGEOT 208 RALLY4) a 57.5; 3. Fiore-Badinelli (PEUGEOT 208) a 1'07.8; 4. Mettifogo-Melesi (PEUGEOT 208 GT LINE 130) a 1'16.1; 5. Dapra'-Angeli (RENAULT CLIO RALLY 4) a 2'35.3; 6. Strabello-Bianchi (PEUGEOT 208 RALLY4) a 3'46.0; 7. Maurino-Perino (PEUGEOT 208 RALLY4) a 3'59.4; 8. Recchiuti-Lazzarini (PEUGEOT 208 RALLY4) a 8'43.8; **CLASSE: R3-4X4** 1. Wallenwein-Poschner (FORD FIESTA RALLY 3) in 1:05'44.6; **CLASSE: R3C** 1. Oldani-D'agostino (RENAULT CLIO R3) in 1:05'46.3; 2. Rainer-Moser (RENAULT CLIO SPORT) a 1'41.4; **CLASSE: R5** 1. Rossetti-Fenoli (HYUNDAI i20 R5) in 58'36.7; 2. Carella-De Guio (SKODA FABIA EVO) a 38.3; 3. Gino-Michi (SKODA FABIA R5 EVO) a 1'00.6; 4. Testa-Inglesi (SKODA FABIA R5 EVO 2) a 1'08.3; 5. Vescovi-Guzzi (SKODA FABIA R5) a 1'22.9; 6. Arza'-Castiglioni (SKODA FABIA R5) a 1'27.0; 7. Rusce-Paganoni (SKODA FABIA R5 EVO2) a 1'35.8; 8. Ferrarotti-Grimaldi (SKODA FABIA R5) a 2'10.1; 9. Bianco-Lamonato (SKODA FABIA R5) a 2'21.4; 10. Bondioni-D'ambrosio (SKODA FABIA EVO) a 2'23.2; 11. Miele-Brovelli (SKODA FABIA R5 EVO) a 2'26.8; 12. Pedro-Baldaccini (HYUNDAI i20 R5) a 3'09.4; 13. Liburdi-Colapietro (SKODA FABIA R5) a 3'13.4; 14. Paccagnella-Orio (SKODA FABIA RALLY2) a 3'17.0; 15. Cogo-Dal Dosso (SKODA FABIA) a 3'39.9; 16. Grani-Montavoci (SKODA FABIA R5 EVO) a 3'44.3; 17. Mattivi-Michielli (SKODA FABIA) a 4'45.1; 18. Soppa-Marchiori (SKODA FABIA R5) a 5'10.9; 19. Colferai-Ascalone (SKODA FABIA R5) a 5'31.0; 20. Pioner-Ugolini (SKODA FABIA R5) a 5'38.2; 21. Dezulian-Fiora (SKODA FABIA R5) a 6'14.6; 22. Micheletti-Mometti (SKODA FABIA) a 6'51.9; 23. Bancher-Franchina (SKODA FABIA R5) a 7'06.1;

Rallylegend autunno bollente

DAL 7 AL 10 OTTOBRE NELLA REPUBBLICA DI SAN MARINO ANDRÀ IN SCENA UN'ALTRA EDIZIONE DELLA GRANDE SAGA DEL TRAVERSO D'AUTORE. TANTI I PIEDONI PRONTI A REGALARE EMOZIONI

di **Leo Todisco Grande**

SAN MARINO - È uno degli appuntamenti che gli appassionati di rally di mezzo mondo segnano in rosso sull'agenda. Rallylegend, nella sua collocazione storica di inizio ottobre (quest'anno dal 7 al 10) nella Repubblica di San Marino, è un evento imperdibile, sia per gli appassionati "vintage", attratti da macchine con un passato storico di prestigio - che si vedono solo qui - impegnate nel rally, cuore della manifestazione, in Rallylegend Heritage o tra le spettacolari Legend Stars, sia per i giovani, che possono vedere in azione le più importanti e recenti World Rally Car, fino alle ultimissime "Plus", o le "errecinque" di ultima generazione, in un mix incredibile, affascinante e di successo, unico al mondo. Le settimane che precedono Rallylegend, fino ai giorni immediatamente precedenti l'evento, sono scandite dagli annunci al via dei grandi campioni, dei personaggi di vertice, delle macchine più rare, che andranno ad animare le prove speciali, tutte sammarinesi, impegnative e mai banali, e il Rallylegend Village, il cuore pulsante della tre giorni di rally a 360°, vero e proprio Paese dei Balocchi per un appassionato di rally.

Capirossi rallysta

Quest'anno la striscia dei campioni presenti a San Marino è stata aperta da Loris Capirossi, uno dei campioni motociclisti più amati di sempre, che sarà al via dell'evento sammarinese, al volante di una vettura R5 di ultima generazione. «*Sono molto contento di partecipare a Rallylegend* - ha commentato "Capirex" *- perchè ogni anno celebra la storia di questo sport, con tutti i protagonisti che hanno firmato grandi imprese. Ringrazio Michelin, regista dell'operazione, e Sparco, per l'abbigliamento: è una splendida opportunità e penso ci sarà davvero da divertirsi*».

Biasion in WRC e Delecour con la Sierra 4x4

Rallylegend è ormai una "seconda casa" per Miki Biasion. Il due volte campione del mondo rally sarà ancora una volta al via, questa volta con una World Rally Car per lui "inedita". Ad oggi, mentre iscrizioni e contatti fervono senza sosta, è certo che ci sarà Francois Delecour, al via di una Ford Sierra Rs Cosworth 4X4 in livrea Q8, la stessa della macchina ufficiale con cui uscì di strada, quando era in testa, nell'ultima prova del Rally di Montecarlo 1991, che riuscì poi a chiudere terzo. Di grande livello, la presenza di Gustavo Trelles, con Jorge Del Buono, più volte campioni del mondo rally Produzione, a Rallylegend con la Subaru Legacy e di Piero Longhi, il campione italiano nel 2000 e 2005, al via con una Subaru Impreza WRC ex Solberg.

del 1981. Alla domenica, giornata di chiusura, si rivedrà, in prova speciale la rossa Lancia Delta Integrale di Pucci Grossi, il compianto campione riminese. Al volante il figlio Angelo Pucci Grossi, da poco brillante debuttante nei rally, e Alessandro Pavesi, navigatore storico del papà, per un equipaggio Grossi-Pavesi da forte emozione. Questo però è solo l'inizio: gli Organizzatori, come ormai tradizione consolidata, preparano altri "colpi" da urlo, per un Rallylegend, come sempre, indimenticabile.

La inedita S4 con motore Triflux e la saga Gruppo B

Trentacinque anni fa, terminava l'epopea delle Gruppo B, categoria soppressa dalla Federazione Internazionale perché ritenuta troppo potente e pericolosa, ma il cui fascino è rimasto inalterato nel tempo. Rallylegend 2021, per celebrare le Gruppo B, raduna quest'anno un bel numero di Lancia S4, Peugeot 205 T16, Audi Quattro, Ford RS 200, Metro R4, che si ritroveranno a San Marino. Ma soprattutto verrà proposta una inedita Lancia S4, sulla quale è stato montato il motore Triflux, un capolavoro dell'ingegner Claudio Lombardi, papà della Delta - che sarà presente a Rallylegend, insieme a Cesare Fiorio, Direttore Sportivo del team Lancia più vincente di sempre, e a Miki Biasion - per una evoluzione tecnica del compressore volumetrico, che però non vide mai l'utilizzo in gara. Così come gli sviluppi aerodinamici in chiave 1987, che si potranno ammirare sulla S4 "triflux" a Rallylegend. Ben 800 i cavalli che poteva esprimere, in versione per l'asfalto, grazie a due turbine con sovralimentazione sequenziale. Che faranno sentire la loro "voce" a Rallylegend

Cinotto e il flashback Sanremo 1981

Altra presenza "di peso" quella di Michele Cinotto, per l'occasione di nuovo in coppia con Emilio Radaelli, che ritroveranno l'Audi Quattro gruppo 4 in livrea ufficiale, con la quale l'allora ventiduenne pilota torinese si propose all'attenzione del mondiale rally, conducendo per un tratto, prima uscire di strada, un rallye di Sanremo, affollato di campioni leggendari. Gli indimenticabili anni ottanta saranno ancora celebrati con la presenza di miti dell'epoca quali Tonino Tognana, con Massimo De Antoni, a bordo di una Opel Ascona 1.9 gruppo 2, e Federico Ormezzano, con la Talbot Lotus. La bellissima Lancia Stratos bianca e azzurra - ancora nei colori e con gli sponsor dell'epoca - di Pierfelice Filippi e Gianpaolo De Mela tornerà a ruggire a Rallylegend, riportando alla memoria e celebrando la vittoria dell'equipaggio piemontese nelle Finali TRN

PASSIONE COME AI VECCHI TEMPI

Nel secondo week end di ottobre torna a San Marino la spettacolare kermesse di Rallylegend: anche quest'anno i nomi in lizza sono di quelli capaci di far emozionare e regalare passione ancora, come ai vecchi tempi

Rallylegend ricorda Klausner

La recente, prematura e improvvisa scomparsa del funambolico Christof Klausner ha lasciato un grande vuoto tra i fans del pilota austriaco e tra quelli di Rallylegend. Dove i suoi "numeri", con la Audi Quattro, erano uno dei piatti forti. Il ricordo di Klausner accompagnerà Rallylegend in questa edizione e anche in futuro. Varie le iniziative, tra le quali la più significativa, quella in collaborazione con la famiglia di Christof Klausner. Una maglietta celebrativa verrà messa in vendita a Rallylegend e con il suo acquisto si contribuirà a finanziare la ricostruzione della Audi Quattro di Klausner, andata distrutta nel "botto" allo shakedown dello Janner Rally 2020. Una volta restaurata, l'Audi Quattro tornerà a esibirsi proprio a Rallylegend 2022, con un pilota a sorpresa, scelto dalla famiglia Klausner.

Foto Rainieri

DOMENICO IS BACK
Con il titolo assoluto già assegnato a Simone Faggioli, sulla salita di Monte Erice a svettare è stato Domenico Scola. Il pilota calabrese ha preceduto Di Fulvio e Lombardi

Scola il sale nella coda

DOMENICO TORNA ALLA VITTORIA NEL PENULTIMO ROUND DEL TRICOLORE E CHIUDE DAVANTI A DI FULVIO E LOMBARDI. ROUND DI CHIUSURA ALLA COPPA NISSENA

di **Gianluca Marchese**

È un ritorno alla vittoria in Civm condito da una rimonta da terzo a primo quello di Domenico Scola alla Monte Erice 2021, edizione che ha confermato tutta l'imprevedibilità di un tracciato fra i più complessi tecnicamente e dal fondo insidioso che richiede un preciso lavoro di messa a punto. Il pilota calabrese ci è spesso andato a nozze e al rientro con l'Osella Pa2000 ha invero rischiato di sprecare l'occasione con una gara 1 non perfetta dopo le ottime prove e nella quale i primi tre sono stati racchiusi in appena 7 decimi! Nella battaglia, tiratissima e davvero spettacolare anche nella diretta di Aci Sport Tv, Scola ha poi rimontato da campione in gara 2 e vinto nell'aggregata per soli 8 decimi: "Sono senza parole - ha esclamato il cosentino nel post-gara - per via dell'emozione, ci tenevo tantissimo! Tenevo alla vittoria, perché l'avevo promessa a mia figlia e le promesse si mantengono. Sono stato nervoso in gara 1 per via di una toccata di un sasso sotto la macchina. Abbiamo solo controllato la vettura, ma non modificato le regolazioni perché ne avevamo fiducia. Nella seconda salita ho guidato con precisione e il risultato ci ha premiato. Ringrazio i miei avversari che mi hanno dato un impulso in più per dare il massimo". Il più temibile è stato Stefano Di Fulvio, tornato anche lui in Civm, nel suo caso con la versione Pa30 di casa Osella. Il driver abruzzese ha messo a segno la vittoria in gara 1, la sua prima nel Tricolore, e ha poi cercato di resistere al ritorno del rivale, al quale si è poi dovuto arrendere, accontentandosi del secondo posto assoluto: "Ottimo risultato considerato che dopo Sarnano è solo la se-

ERICE PER TRE
Gramenzi sopra, Gaetani e Tancredi, a destra, hanno festeggiato a Erice la conquista del titolo tricolore

CLASSIFICA RALLY

63ª Monte Erice (TP), domenica 19 settembre 2021

Assoluta: 1. Scola (Osella Pa2000) in 5'53"05; 2. Di Fulvio (Osella Pa30) a 0"80; 3. Lombardi (Osella Pa2000) a 1"42; 4. Cubeda (Osella Fa30) a 5"66; 5. Caruso F. (Nova Proto Np01-2) a 11"81; 6. Castellano (Osella Pa2000) a 13"31; 7. Cassibba S. (Osella Pa21 JrB) a 14"78; 8. Bonforte (Osella Pa21) a 19"18; 9. Miglionico (Osella Pa2000) a 21"02; 10. Carbone (Osella Pa2000) a 22"74.

Gara-1: 1. Di Fulvio in 2'56"34; 2. Lombardi a 0"49; 3. Scola a 0"74; 4. Cubeda a 1"90; 5. Caruso L. (Norma M20 Fc Honda) a 4"13. Gara-2: 1. Scola in 2'55"97; 2. Di Fulvio a 1"54; 3. Lombardi a 1"67; 4. Fazzino (Osella Pa2000 T) a 3"07; 5. Cubeda a 4"50.

Gruppi. Rs: 1. Ammirabile (Peugeot 308) in 7'45"94; 2. Magdalone (Peugeot 308) a 18"67; 3. Loconte (Mini Cooper Sd) a 22"29. Rs+: 1. Tagliente (Peugeot 308 Gti) in ; 2. Cardone (Honda Civic) a ; 3. Grossi (Renault Clio) a . Gr.N: 1. Cacioppo in7'12"60. Gr.A: 1. Giacalone (Peugeot 208 R5) in 7'18"70. E1: 1. Tancredi (Ford Escort Csw) in 6'32"49; 2. D'Angelo (Renault Clio Rs) a 18"52; 3. "Gabry Driver" a 23"34. Gt: 1. Iaquinta (Lamborghini Huracan St) in 6'38"97; 2. Gaetani (Ferrari 488 Ch.) a 7"02; 3. Cannavò (Lambo Gallardo Gt3) a 7"74. E2Sh: 1. Gabrielli (Alfa 4C Picchio) in 6'40"35; 2. Gramenzi (Alfa 4C Mg-Ar01) a 1"31; 3. D'Antoni (Fiat 500 Maxi) a 39"11. Cn: 1. Micciché (Osella Pa21) in 6'27"16; 2. Aiuto (Osella Pa20) a 8"51; 3. "Nivola" (Osella Pa21) a 19"49. E2 Moto: 1. Cassibba S. in 6'07"83; 2.
Ingardia (Formula Ghipard) a 10"25; 3. Maroni (Osella Pa21 JrB) a 10"36. E2SC: 1. Scola in 5'53"05; 2. Di Fulvio a 0"80; 3. Lombardi a 1"42. E2SS: 1. Cubeda in 5'58"71.

conda gara di Civm per me su questa macchina in fase di sviluppo - ha spiegato il pilota abruzzese -; sono tornato a Erice dove ero stato solo con le storiche, il tracciato è sempre ricco di fascino ma anche di difficoltà. Siamo soddisfatti e condivido l'ottimo piazzamento con il team che ha lavorato intensamente anche dopo le prove". A conferma di un non semplice weekend per i motorizzati 3000, sul terzo gradino del podio, sempre molto vicino ai battistrada, ha concluso Achille Lombardi, ormai certo della coppa di classe fra le biposto E2Sc con la Pa2000 Honda: "Si è concretizzato un risultato voluto e inseguito con impegno e determinazione – ha detto il potentino -, non solo da parte mia ma dell'intera squadra. La stagione è stata difficile, ma ci abbiamo creduto sempre. Oggi la gara è stata molto impegnativa, sebbene sempre affascinante. Dopo questa soddisfazione pensiamo già al futuro, insieme a mio padre che è sempre al mio fianco". E' invece rimasto giù dal podio, e con una certa delusione, Domenico Cubeda, che nella sua Sicilia andava a caccia di un risultato certamente migliore del quarto posto finale. Il pilota etneo non è però riuscito a trovare il mordente giusto, nonostante anche delle variazioni di setup, per via del mancato feeling fra la sua Fa30 e il tracciato trapanese. Potrà rifarsi alla Coppa Nissena, che a Caltanissetta concluderà il Civm 2021 già domenica prossima. ●

Festa scudetto divisa per tre

TITOLI A GAETANI, GRAMENZI E TANCREDI

Oltre 330 iscritti, poi ammessi alle verifiche un massimo di 299 e quindi 286 verificati: a leggerli in fila sono numeri ancor più da capogiro per la Monte Erice, che poi in gara non ha tradito le attese neppure nelle altre categorie. La seconda "finale" del Civm ha assegnato tre titoli tricolori. Alessandro Gabrielli è campione italiano E2Sh con la Silhouette dell'Alfa 4C in versione turbo, con la quale ha vinto sul rivale Marco Gramenzi, lui su una 4C Zytek aspirata, che gli ha conteso il titolo fino all'ultimo e per una questione di decimi. Luca Gaetani ha fatto suo lo Scudetto in GT con la Ferrari 488 Challenge grazie al secondo posto conquistato alle spalle di Rosario Iaquinta e la Lambo Huracan. Carmine Tancredi ha invece fatto suo il gruppo E1, coronando il titolo con una squillante vittoria. A Caltanissetta si decideranno dunque ancora diversi duelli. Tutto aperto in Racing Start, sia in Turbo sia soprattutto fra le Plus, dove a Erice Vito Tagliente è tornato in testa con la Peugeot 308 superando Giacomo Liuzzi, che al volante della Mini Cooper ha sofferto noie tecniche già al sabato. Ancora in bilico anche i gruppi Cn, Motori Moto e Monoposto E2Ss. ●

STAGIONE TRAVOLGENTE
Una stagione travolgente per Caliceti a segno anche sulle rampe di Monte Erice, sotto in azione Mannino

Caliceti sbanca anche ad Erice

AL BOLOGNESE CAMPIONE ITALIANO MANCAVA LA GARA SICILIANA DOVE SI È IMPOSTO IN RIMONTA SULLA OSELLA PA 9/90. SUL PODIO MASSAGLIA E MARELLI

di Rosario Giordano

È arrivato in Sicilia con il preciso obiettivo di vincere la Monte Erice Filippo Caliceti, la gara organizzata dall'Automobile Club Trapani che mancava dal palmerés del driver bolognese, che arrivato in Campionato Italiano Velocità Montagna solo lo scorso anno, vanta già il successo in tutte le gare del tricolore auto storiche, dove ha conquistato di recente il secondo titolo consecutivo. L'alfiere della Bologna Squadra Corse ha rimontato nella decisiva seconda salita di gara su un deciso Mario Massaglia, il piemontese che sulla Osella PA 9/90 aveva fatto la voce grossa nella prima manche, sul fondo impegnativo e scivoloso. Il podio di 4° Raggruppamento è stato completato dal milanese Walter Marelli, adesso in crescente feeling con l'Osella PA 9/90 BMW. Sempre in 4° Raggruppamento ha svettato l'esperienza del driver e preparatore palermitano Domenico Guagliardo che per l'occasione ha testato la BMW M3. Altro acuto siciliano in 2° ed in 3° Raggruppamento con Natale Mannino e Salvatore Caristi. Mannino è tornato il riferimento di categoria sulla Porsche Carrera con cui ha fatto il vuoto, spinto dagli attacchi del modenese Idelbrando Motti che è sempre più vicino al titolo sulla Carrera di Stoccarda. Caristi su Fiat 128 si conferma l'avversario da battere, soprattutto nella sua Sicilia in un 3° raggruppamento dove in casa Vincenzo Serse ha chiuso il discorso di classe tricolore TC 1150 sulla Fiat 127. Successo pieno di Tiberio Nocentini con la bellissima Chevron B 19, in 1° Raggruppamento, davanti al ternano Angelo De Angelis che ha tenuto lontani i rischi eccessivi al volante della Nerus Silhouette. Il rush finale del Campionato Italiano Velocità Salita Auto Storiche continua con l'ottavo round alla Coppa del Chianti Classico "Uberto Bonucci" il prossimo week end alle porte di Siena.

1° RAGGRUPPAMENTO: 1. T. Nocentini (Chevron b.19) in 7'32''; A. De Angelis (Nerus Shilouette) a 30''29; 3°. M.Russo (Bmw 2002) a 37''05
2° RAGGRUPPAMENTO: 1 N. Mannino (Porsche 911 Carrera Rs), in 7'18''83; 2 I.Monti (Porsche 911) a 7''24; 3 C. Piazza (Bmw 2002 Ti) a 46.01
3° RAGGRUPPAMENTO: 1 S. Caristi (Fiat 128 Berlina) in 7'18''83; 2 A. Piazza (Fiat X 1/9) a 18''10; 3 G. Nigro (Simca Rally 2) a 31''11
4° RAGGRUPPAMENTO: 1 F. Caliceti (Osella Pa 9/90) in 6'38''61; 2 M. Massaglia(Osella pa 9/90) a 3'01; 3 W. Marelli (Osella Pa 9/90) a 18''45
5° RAGGRUPPAMENTO: 1 G. Visconti (Formula Renault Europa) in 8'32''18

Foto Raveggi

Merli chiude in bellezza

CON IL TITOLO CONTINENTALE GIÀ IN TASCA, CHRISTIAN CONQUISTA LA VITTORIA NELL'UNICA MANCHE DISPUTATA DELLA GARA CONCLUSIVA DEL CAMPIONATO EUROPEO

di **Gianluca Marchese**

Si è concluso in Croazia con una seconda manche annullata per diluvio e nebbia (condizioni davvero impraticabili) forse il più inconsueto Cem della storia, che di fatto si è svolto su appena sei round e mezzo. È comunque un Cem che restituisce l'ormai consueta grand'Italia delle salite anche in occasione della dimezzata edizione di Buzet. Con già il suo terzo titolo europeo in tasca, Christian Merli si è preso anche la vittoria dell'unica manche disputata sul bagnato del tracciato croato. Il pilota trentino dell'Osella Fa30 Evo si era mostrato competitivo anche in prova sull'asciutto e alla domenica, con condizioni radicalmente mutate, ha onorato sul gradino più alto del podio quel titolo già conquistato a fine agosto a Bistrica. Domenica scorsa sono stati oltre 6 i secondi di vantaggio sul rivale di sempre, Simone Faggioli, che dal canto suo sulla Norma M20 Fc può recriminare anche un po' di sfortuna in un Cem che per il fiorentino ha riservato soddisfazioni soltanto parziali.
La controversa vicenda del tampone covid risultato positivo in Spagna, che non gli permise di prendere il via della gara, lo ha sempre costretto a inseguire Merli, senza riuscire a pareggiare i conti. E pure a Buzet le cose non sono filate via lisce. Nell'unica manche disputata Faggioli è stato infatti costretto a prendere il via due volte, con pneumatici ormai non più nell'ideale range di performance, dopo essere stato fermato al primo tentativo per via della Norma di Trnka ferma sul percorso. La difficile domenica croata si è conclusa con il terzo posto di Seb Petit, il campione francese che con la Nova Proto è riuscito a superare Diego Degasperi proprio per il terzo posto anche di campionato, visto che il driver trentino si è dovuto accontentare della top-5 alle spalle anche del diretto rivale di gruppo Milos Benes.
Archiviata la sfida nel Cem 2021, a livello continentale Merli e Faggioli si ritroveranno nella Nazionale di Fiorenzo Dalmeri per disputare il Fia Hill Climb Masters, che inizia a tenere banco fra gli appassionati. Braga e il Portogallo sono pronti a ospitare la quarta edizione su 3 chilometri della Rampa da Falperra, da tanti anni nel circus europeo e per la prima volta ospitante la kermesse delle nazioni che tanto vuole assomigliare a un'Olimpiade tra medaglie e anche la Coppa delle Nazioni, con un format leggermente modificato (verifiche già al giovedì) rispetto all'ultima edizione, quella italiana, che fu trionfalmente ospitata da Gubbio nel 2018.

GRANDE ITALIA ANCHE NEL ROUND CONCLUSIVO
Ancora Grande Italia nell'Europeo della Montagna con Merti, sopra, e Faggioli, sotto, che hanno chiuso nell'ordine la gara di chiusura della stagione

CLASSIFICHE

Buzetski Dani 2021 (Croazia), domenica 19 settembre 2021
Classifica Cem: 1. Merli (Osella Fa30 Evo) in 2'27"312; 2. Faggioli (Norma M20 Fc) a 6"403; 3. Petit (Nova Proto Np01-2) a 8"454; 4. Benes (Osella Fa30) a 11"419; 5. Degasperi (Osella Fa30) a 12"707.

Amon 1976 un'annata d.o.c.

SE C'È UNA STORIA DOLCE, MALINCONICA, STRUGGENTE MA ANCHE RICCA DI TALENTO E IMMENSA DIGNITÀ È QUELLA DEL CAMPIONE NEOZELANDESE ALLA SUA ULTIMA STAGIONE DI F.1. STANCO, DEMOTIVATO, MA VOGLIOSO DI INVIARE A TUTTI UN MESSAGGIO FATTO DI CAPACITÀ E VOGLIA DI NON ARRENDERSI. COSÌ ECCOLO CON LA ENSIGN SPIEGARE AL MONDO COME UN EROE SA DIRE ADDIO...

di Mario Donnini

L'ULTIMA STAGIONE DI AMON IN F.1 SEMBRA UNA FAVOLA TRISTE, AUTUNNALE E BELLISSIMA. IL CAMPIONE NEOZELANDESE HA 33 ANNI, SA CHE LA SUA CARRIERA ORMAI È ALLA FINE, MA VUOLE REGALARE UN ULTIMO HURRÀ E AL VOLANTE DELLA MODESTA ENSIGN FINO A CHÉ PUÒ STUPISCE ANCORA UNA VOLTA IL MONDO DELA F.1. POI DICE BASTA PER SEMPRE, MENTRE LAUDA È APPENA SCAMPATO DAL ROGO DEL 'RING

Qual è l'annata più vitale, poetica, strana e ribelle mai disputata da un pilota in tutta la storia della F.1? Ciascuno tiri fuori la sua idea, faccia il suo gioco, intanto qui e ora dico la mia e racconto il favoloso, fantasmagorico e struggente campionato 1976 di Chris Amon, sorta di finale partecipazione straordinaria, che chiude una carriera per sempre, dando segnali meravigliosi di classe, dignità, coraggio e umanità immensa.
Il tutto all'insegna del puro spirito sportivo e un filo di garibaldina ed eroica ingenuità che permeano tutti i comportamenti targati 1976 di Chris Amon medesimo, del suo boss Morris Nunn e di tutta quella fantastica, minuscola e poverissima entità che era l'Ensign d'allora.
A inizio 1976 Chris Amon ha 33 anni, non ha più una lira, è considerato un pilota finito e sta pensando di mollare tutto. A inizio 1976 Mo Nunn non ha mai avuto una lira, è soprannominato "No Munn", ossia no money, ovvero senza un soldo, e viene ritenuto nel paddock un team boss e un tecnico mai cominciato, ma non s'arrende.
A inizio 1976 la Ensign non vede una lira da quando è nata, è una squadra allo sbando, corre grazie a prestiti fin dal 1973, anno in cui ha debuttato in F.1 ed è costretta a ogni Gp a cambiare colore e adesivi per cercare di racimolare due dollari per pasti e alberghi.

MERAVIGLIOSA E FRAGILE LA ENSIGN N176
Chris Amon porta al debutto nel Gp di Spagna 1976 la Ensign N176, che si mostra subito molto competitiva malgrado sia spinta da un vecchio Cosworth gentilmente prestato alla squadra da Bernie Ecclestone

Come il Gruppo TNT!

Anzi, diciamolo, in una F.1 che progressivamente, televisizzandosi e arricchendosi, farà della stabilità delle livree uno dei suoi elementi fondanti e dei punti più fermi - tanto che a fine millennio la Federazione impedirà alla Bar di correre con due colorazioni diverse per macchina, col team che per dispetto vernicerà una metà differente dall'altra -, ebbene in un mondo che sta cambiando con i team tali e quali a tanti bruchi che stanno per trasformarsi in leggiadre farfalle, la Ensign del 1976 vive un'annata talmente meravigliosa, particolare, ricca di sostanza e povera di quattrini, da sembrare efficace ma con le toppe al sedere, povera ma bella, sdrucita ma nobile come il Gruppo TNT di Max Bunker con Alan Ford e Bob Rock, infallibili ma indigenti agenti segreti. Con una differenza: Il Numero Uno, la Cariatide, Grunf, Geremia e il Cirano sono personaggi di fantasia, mentre la Ensign di Chris Amon e Morris Nunn vive e ci regala una storia stupendamente vera.

Quel record grafico-interiore

Tanto per cominciare, la Ensign del 1976 fa segnare una specie d'imbattibile e buffo doppio primato, ovvero quello di essere esteriormente la monoposto più cangiante nella storia della F.1 e interiormente quella più drammaticamente condannata all'immutabilità. In effetti, praticamente ad ogni gara 1976 la vettura muta livrea, colori e disposizione degli sponsor, mentre il motore resta inesorabilmente lo stesso, ossia un antidiluviano Cosworth DFV in versione clienti di proprietà di Bernie Ecclestone e girato e prestato a puro titolo di favore a Mo Nunn, il quale cerca di risparmiare come può perfino sui chilometraggi, evitando test privati, facendo solo assaggi di prove libere e limitando al minimo i giri di qualifica.
Quanto al pilota ufficiale, il nobile ma decaduto top driver Chris Amon, sin dalla fine della stagione precedente non esiste accordo alcuno né tantomeno un contratto scritto. Si va avanti per amicizia, della serie ci si vede al prossimo Gp, intanto statemi bene, ecco.

Si comincia male, ma poi...

Tanto per iniziare, il mondiale s'avvia in Brasile, il 25 gennaio 1976, e l'Ensign per Amon manco c'è, perché la trasferta costa troppo. La grande sfida per squadra e pilota inizia a Kyalami, Sudafrica, domenica 6 marzo, e l'Ensign si presenta con una vecchissima N174 di due anni prima per Chris, nera come la pece, con il neozelandese che specifica: *«Occhio che in realtà la N174 era la N173 del 1973 alla quale avevano tolto l'aerodinamica stravagante, quindi a tutti gli effetti rappresentava un pezzo da museo, perché stavamo attendendo che venisse pronta la N176 dalla prima gara della stagione europea, visto che le N175 le aveva pignorate lo sponsor Boro che faceva correre Larry Perkins»*. Cose così, insomma.
Va bene, non importa. Con la N174 da museo, Chris è 18esimo su 25 in prova e al traguardo si

piazza 14esimo su 17 arrivati. *«In realtà in gara rimonto bene* - raccontava Chris -, *faccio un sacco di sorpassi e infilo perfino Mario Andretti con la Parnelli, ma poi devo fermarmi per un pit-stop non preventivato, perché sto per finire la benzina»*. La livrea color carbone precede due sponsor: John Day Model Cars a fianco abitacolo e Valvoline sullo snorkel; accadrà lo stesso anche alla Race of Champions di Brands Hatch, la settimana dopo, visto che la macchina appena spacchettata dall'aereo viene rimessa in pista e stavolta Chris vola, perché, tra la sorpresa generale, si piazza stupendo quinto, a un giro dal vincitore James Hunt.

Bei segnali a Long Beach

Il 28 marzo si corre il Gp Usa West a Long Beach e Chris si ritrova la stessa, antichissima vettura ma con la livrea tutta nuova, virata a un gran bel rosso, come ai tempi gloriosi in cui correva per la Ferrari del Drake e di Forghieri. Stavolta, infatti, c'è la Norris Industries come main sponsor, mentre John Day diventa una scritta piccola, a fondo fiancata. Quanto ai risultati, Amon riesce miracolosamente a qualificarsi 17esimo su 20 partenti, mentre tra gli esclusi c'è pure la Lotus ufficiale di Bob Evans. In gara, nel giorno dell'ultimo trionfo di Clay Regazzoni su Ferrari, altra magia del neozelandese che si piazza meraviglioso ottavo in una corsa a eliminazione. Peccato solo che al tempo i punti premiano solo i primi sei, altrimenti sarebbe stata festa grande al box Ensign e in parte lo è, perché l'entrata in top ten di una vettura museale guidata da un pilota apparentemente in disarmo per un team in bolletta, sa davvero di favola.

QUELLA LIVREA SEMPRE CANGIANTE
Sopra, Amon e, in alto, la vecchia N174 a Long Beach, in alto nell'altra pagina, a Kyalami e quindi alla Corsa dei Campioni e all'International Trophy. Poi ecco arrivare la N176, qui in Spagna e in Belgio

C'è solo il tempo di reimpacchettare tutto per schierare l'11 aprile la N174 a Silverstone per l'International Trophy, seconda e ultima gara 1976 non valida per il mondiale. Stavolta la vettura resta rossa, acquista la scritta Duckhams nel posteriore, perde la Norris e fa salire la John Day a fianco

abitacolo, ma in prova il motore si rompe e niente gara perché ovviamente bisogna mandare l'unità in revisione e non ve n'è mica una di ricambio...

In Spagna arriva la stupenda 176!

A Jarama finalmente Chris Amon può disporre della nuova e stupenda N176, che mantiene la livrea rossa e sfoggia la sola scritta della Valvoline, alla quale presto aggiungerà il logo GoodYear sull'ala posteriore (per un treno di gomme gratis), e stavolta le cose cambiano davvero, perché la nuovissima Ensign, credeteci o no, fila come un treno.
In qualifica, infatti, Chris risulta favoloso decimo, con trenta macchine in pista.
Il Circus è stupito, c'è la processione di tecnici e addetti a vedere la N176 da vicino, che altro non è che una 175 ricostruita ed evoluta, sotto le mani sapienti del tecnico Dave Baldwin.

I povery in top five!!!

In gara, poi, accade l'impensabile. La negletta Ensign con la straripante N176 guidata da un Chris che sembra tornato quello dei giorni belli, entra alla grande in top ten, girando per tutta la corsa coi migliori e ottenendo in fine uno stupefacente quinto posto, a sandwich tra le ricchissime Brabham dotate del poderoso Alfa Romeo dodici cilindri piatto dei due Carlos, Reutemann e Pace. *«Parliamoci chiaro* - puntualizzava Chris -: *la N176 aveva un telaio favoloso. Lottando con le Brabham in Spagna, mi accorgo che la macchina ha più potenziale del loro. Va come una McLaren M23 e col motore giusto, con un Ferrari 12 cilindri, terrebbe lo stesso passo delle Rosse...».*
Fin qui è il miglior risultato nella storia della Ensign nel mondiale e tutti prendono atto che Amon a livello di guida e piede non ha perso nulla dai giorni migliori. In fondo, è vero che nella massima formula ha debuttato nel lontano 1963, ma al tempo aveva 19 anni e ora, quattordici stagioni dopo, ne ha solo 33...

Segnale agghiacciante in Belgio

A Zolder c'è una notizia stupenda e una terribile. Cominciamo dalla stupenda. Chris Amon e la Ensign N176 sono la più bella sorpresa del mondiale.

CHRIS EROICO NEL GP DI SVEZIA
Sopra, Amon in gara a Monaco e in due immagini in cui appare piuttosto preoccupato. Nell'altra pagina, eccolo seguire la Tyrrell P34 6 Ruote di Depailler nel Gp di Svezia, tenendo dietro la Lotus di Nilsson. In basso, il belga Neve che sostituisce Chris infortunato in occasione del Gp di Francia 1976

Fantastici ottavi in qualifica. Roba da non credere. E in corsa addirittura il neozelandese è in ballo per uno stellare quarto posto, quando, a tre quarti di gara, la Ensign rompe un mozzo e perde la ruota posteriore sinistra. Il pilota è praticamente illeso ma sbatte e resta col cuore a mille...
La notizia terribile è questa: Chris sa di poter essere forte e competitivo come nei giorni migliori ma resta consapevole che sta correndo con una monoposto sottofinanziata, fragile, poco affidabile e tale da ticchettare come una bomba... *«In Belgio tiro una gran botta, in pratica finisco a testa in giù. Sentivo vibrazioni già da tempo e quando la macchina si rompe non ci posso far niente. Mi infortuno a una mano, ma non dico niente a nessuno e vado a Monaco deciso a correre, ma sono messo molto male...»*.

Alterne fortune
A Montecarlo il 30 maggio manca la fortuna, non certo coraggio e competitività. In qualifica Amon si conferma bello tosto e su 25 in pista si piazza gran dodicesimo, costantemente nelle miglior metà, anche se in gara tutto si conclude col 13esimo posto finale, a quattro giri di distacco. «*Spiegare Monaco 1976 per me è facilissimo* - ricordava Chris -: *ho in pratica guidato per tutte le prove e per l'intera*

gara con una mano sola, perché l'altra mi faceva un male cane dopo la gran botta di Zolder».
Peccato. Intanto, ovviamente, c'è qualche novità nella livrea, che resta rossa ma accoglie il nuovo sponsor olandese della F&S Properties, eppure sono solo spiccioli, il destino del team non cambia, mentre ci vorrebbe ben altro per riuscire a aggiornare e rinfrescare la componentistica di una vettura che è praticamente la stessa dalla sua prima comparsa in gara e a ogni chilometro rischia le classiche e pericolosissime rottura per fatica...

Prodigio in Svezia

E poi arriva Anderstorp, sede del Gp di Svezia previsto il 13 giugno, e qui si verifica un evento che passa alla storia della F.1, perché al termine di una qualifica semplicemente strepitosa Chris Amon occupa la terza piazza nell'incredibile schieramento di partenza. Nel frattempo, in livrea muta la scritta F&S Properties, che sull'ala posteriore viene posta in un più evidenziante campo giallo.
I ricchi e i big del Circus strabuzzano gli occhi, ma mica per lo sponsorino... E lo fanno ancor di più il giorno dopo, quando vedono, nelle primissime fasi di gara, il neozelandese tenere alla grande il ritmo dei migliori, perché dietro alla Lotus di Mario Andretti, scattato in testa ma con partenza anticipata, ci sono le due Tyrrell a 6 Route di Jody Scheckter e Patrick Depailler, mentre Amon con la stupefacente Ensign sta davanti all'idolo locale, Nilsson con l'altra Lotus e al campionissimo Niki Lauda, mentre al box Ferrari Mauro Forghieri vedendo Chris davanti alla Rossa si commuove.
Al quinto giro Mario si becca un minuto di penalità, le Tyrrell vanno a comandare ma dietro di loro c'è Amon in odore di zona podio, pronto a scrivere una delle pagine più struggenti ed eroiche nella storia dell'umanità del Motorsport, eppure evidentemente è destino che le cose non vadano così...
In effetti al 38° giro Chris subisce l'improvvisa rottura della sospensione anteriore sinistra, con la vettura che esce di pista e finisce in un fossato. Grande, immenso spavento per il pilota, ma niente di rotto. Eppure le sfighe sono solo all'inizio. *«E lì comincio a dirmi che le cose non possono continuare così: è già la seconda volta che la macchina si rompe e io finisco salvo per miracolo. Così non posso andare avanti, anche perché so che le cose non miglioreranno, in quanto soldi all'orizzonte non se ne vedono, all'Ensign».*

Pure un infortunio stradale!

Si pensa al Gp di Francia del 4 luglio 1976 al Ricard con tanto ottimismo ma, come sempre, ci si mette la sfortuna e Chis viene tolto di mezzo per i postumi di un incidente stradale, così la N176 deve essere affidata per una volta al belga Patrick Neve - col quale si vede in cima all'abitacolo la decal del nuovo ed episodico sponsor Texaco -, peraltro davvero poco a suo agio, che si qualifica 26esimo e ultimo e poi corre in modo davvero poco efficace, classificandosi 18esimo al traguardo su diciannove arrivati.

Altro miracolo a Brands Hatch

Il momento della verità è a Brands Hatch, sede del Gp di Gran Bretagna, previsto per domenica 18

luglio 1976. Ancora una volta la Ensign viene rivoluzionata, ma solo graficamente, visto che cambia del tutto colorazione trasformandosi in bianca, rossa e blu, per ospitare il nuovo e episodico sponsor finanziario, l'americanissima First National City. Chris Amon fa subito felici i nuovi supporter, girando in qualifica, con ben trenta macchine in pista, favoloso sesto, a due decimi dalla Ferrari di Clay Regazzoni, quarto. In gara, poi, con due partenze, una selva di polemiche a non finire tra McLaren e Ferrari con tanto di squalifica a Hunt, colpevole di aver utilizzato il muletto per la seconda partenza, Chris Amon va da dio, occupando un meraviglioso quarto posto nei primissimi giri, salvo doversi malauguratamente ritirare all'inizio del sesto, per una inopinata perdità d'acqua.

Nurburgring 1976, il mito e l'addio

Nordschleife del Nurburgring, giorno 1 agosto 1976. Niki Lauda ha appena visto la morte in faccia nel rogo di Bergwerk, la gara è stata stoppata e le monoposto stanno tornando a singhiozzo ai box, pronte, quando si potrà, a riallinearsi per il secondo via del Gp di Germania.

A parte quelle incidentate, tutte meno una: la Ensign di Chris Amon, che intanto, ovviamente ha ricambiato colore tornando in livrea rossa col marchio F&S Properiets. Il pilota neozelandese non entra nella seconda griglia di partenza perché ha appena preso una decisione fondamentale nella sua vita: *«Con la Ensign sono andato molto bene, specie nella parte centrale della stagione, eppure mi sento "uneasy", insicuro e poco fiducioso sulla solidità della vettura. Come pilota vado ancora forte, ma come uomo sto pensando ad altro, a rifarmi una famiglia, a smetterla con le corse, perlomeno con la F.1 e con i rischi terribili. Così percorro il giro di rientro senza casco, per sentire l'aria in faccia, per respirare ossigeno nuovo. E dire, appena tornato in pit-lane, che non me la sento di ripartire e la mia vicenda in F.1 finisce qui. Il mio boss Mo Nunn capisce al volo e non fa pressioni. Meglio così. Ma poi a fine stagione riprovo a qualificarmi in Canada con la Williams-Wolf, ma un lieve contatto con un altro pilota mi esclude dalla partenza. Per me è finita, la storia, già con quella rinuncia sulla Nordschleife. Ancora un paio di uscite in Can-Am l'anno dopo, con la Wolf-Dallara, e poi mi dedicherò per sempre alla mia nuova famiglia. E meglio così...».*

LA PERICOLOSITÀ DELL'ENSIGN N176

Sopra, la Ensign N176 riportata ai box dal carro attrezzi: l'unico difetto della monoposto è grosso assai ed è la fragilità causata dall'usura dei pezzi. In alto, Amon con la livrea First National City al Gp di Gran Bretagna. Nell'altra pagina, ecco i suoi sostituti dopo il Gp di Germania, ovvero, dall'alto, Binder in Austria e Ickx, qui a Monza in livrea Tissot, e al Glen prima dell'incidente tornato nei colori Norris. L'ultima immagine in bianco e nero spetta a Chris ed è un raro scatto alla Nordschleife 1976, quando torna ai box dopo il rogo di Lauda e dice di averne abbastanza, dando forfait...

Finale col botto

Dopo il Gp di Germania, Morris Nunn, che in Austria si è affidato all'affittamacchine Hans Binder che fa mutare ancora livrea, in Olanda convoca un altro nobile decaduto, Jacky Ickx, sperando che si comporti in pista come Amon, ma il belga non fa acuti. In compenso, al Gp d'Italia fa mutare per l'ennesima volta la colorazione della monoposto, che diventa scurissima, in ossequio al nuovo sponsor Tissot, salvo ritornare rossa nel Gp del Glen, con la Norris che rientra, salvo finire distrutta in

un crash che vede infortunato pure Jacky. Fine della storia. Il 1976 per l'Ensign termina qui.
Un anno di tutti i colori, è proprio il caso di dire. ma anche una stagione in cui la determinazione, la classe del suo vecchio pilota e anche la validità progettuale della N176 emergono stupendamente, fino a che, come sempre nella vita, il gioco termina perché niente è per sempre.

Il senso di tutto

Eppure restano quel terzo posto in qualifica in Svezia 1976 e quella breve cavalcata di Amon in gara in zona podio a ricordare che a volte nelle corse, anche per i poveri, gli umili e gli apparentemente diseredati, magia sa far rima con poesia. Chris Amon, scomparso nel 2016 a 73 anni, amava raccontare un aneddoto per dare un lietissimo fine alla sua carriera in F.1, ossia questo: *«Prima della partenza del Gp di Germania 1976, quello del rogo di Niki, mi viene vicino Teddy Mayer, boss della McLaren, e mi chiede* "Chris, cosa fai per il 1977? Io ti prenderei al fianco di Hunt, perché vai ancora fortissimo". *E io:* "Non se ne fa niente, Teddy, perché voglio smettere, scusami". *Con la Ensign in fondo avevo ottenuto tutto: mi ero riabilitato, ero stato cercato di nuovo da un top team e potevo avere infine l'immenso privilegio di andarmene dalla F.1 per mia scelta e non perché non più desiderato. Quella strana, emozionante, bellissima e anche pericolosa annata con la Ensign in ultimo mi aveva lasciato con questo meraviglioso regalo».* ●

A GIUDICARE DALLE COPERTINE DI AUTOSPRINT E NON SOLO...

Gusto al **Max** in netta ascesa

Dopo aver acquistato il vostro n.36/21 "Il tempio di Max", vi scrivo per fare un elogio a colui, o colei o a coloro che ogni settimana scelgono la foto da mettere come copertina e prima pagina, su Autosprint. Queste foto parlano da sole. Quell'attimo immortalato in una foto, non solo mette in risalto il momento piu importante che il Motosport ha vissuto in quella settimana, ma a volte noi lettori (almeno io) da quelle foto riusciamo a percepire altre senzazioni. Ci sono foto su piloti così ben definite, dalle quali si riesce a percepire anche il loro stato d'animo. Riunendo tutte le foto delle "prime di copertina" di Autosprint, noi lettori, potremmo avere tra le mani tutta la storia della F.1, dal 1961 a oggi.

Francesco Barsotti, Corsanico (Lucca)

Max Verstappen ha vinto il Gran Premio d'Olanda, davanti alla coppia Mercedes Lewis Hamilton-Valtteri. Bottas, ma soprattutto è stato supportato da una marea di tifosi che, sembrava di vedere i fan di Ayrton Senna, quando incitavano il loro idolo nei vari gran premi, specialmente in occasione della corsa in Brasile. Max è come Ayrton, sa muovere non solo tutta la tifoseria della F.1, ma un'intera nazione; ormai per gli olandesi è diventato un eroe nazionale, addirittura a seguire la gara vi era anche un membro della famiglia reale. Non osiamo immaginare cosa accadrà in Olanda, qualora Max Verstappen dovesse diventare campione del Mondo. L'olandese della Red Bull ha una caratteristica particolare: quando conquista le pole e vince una gara, non si è mai emozionato, sembra che sia fatto di ghiaccio; si limita solamente a dei sorrisi, magari se diventerà campione del mondo piangerà dalla gioia.

Stefano Penner

PER IL GP MAI CORSO

Spa 2021 una delusione

Spa 2021, purtroppo io c'ero. Con i miei due figli abbiamo deciso di vedere dal vivo uno dei circuiti storici che ci mancavano. ebbene lasciando stare l'aspetto sicurezza per il quale nessuno dei piloti deve rischare la vita per nulla. E quindi giusto non correre, ma non è giusto prendere per il culo appassionati tifosi che con sacrificio affrontano una scelta del genere. A parte l'aspetto economico che tra voli alberghi noleggio auto e biglietti in tribuna silver 2 per un totale superiore ai 2300 euro vi garantisco che dal punto di vista organizzativo il voto corrisponde a 0. Già il sabato il park giallo pagato e prenotato dall'italia situato a piu di 3 km dal nostro ingresso era ridotto ad una trappola di fango e acqua. la domenica per uscire dal autostrada 1,6 km di coda durata del tragitto 4.30 ore. Il tutto perché i park gialli non potevano ricevere le auto in quanto impraticabil dopo quasi quattro giorni di pioggie. Abbiamo quindi parcheggiato a circa 5 km da circuito e sotto una pioggia costante e forte siano arrivati alla nostravtribuna alle 14.59. Il resto è storia di pubblico dominio: rinvii, ritardi e poi la pagliacciata. La ciliegina è arrivata un con una mail del circuito di Spa che apriva a grandi lettere con questa frase "ci vediamo l'anno prossimo".... risposta: andate tutti a quel paese!

Graziano Ungari

UNA BELLISSIMA ESPERIENZA, DA RIPETERE!

Minardi Day con Matitaccia

Quest'anno all'Historic Minardi Day ho avuto, abbiamo avuto, il piacere e l'onore di incontrare il grande Giorgio Serra, nonché Matitaccia. Protagonista di Autosprint da ormai tanti anni. Sempre interessanti e divertenti le sue vignette. Lo scorso fine settimana mi ha gentilmente disegnato una Ferrari F.1, con tanto di dedica. Grazie, Matitaccia!

Riccardo Innocenti, Firenze

LA FONDATRICE DI AS

Ronco ricorda Renata Anselmo

Grazie per il regalo che mi avete fatto nell'ultimo numero di Autosprint quando, nel raccontare la parabola di Cesare Fiorio, si cita il primo numero di Autosprint ed il nome della sua fondatrice: Renata Anselmo. Una collega scomparsa prematuramente e con la quale avevo un bel rapporto di amicizia in ognuno dei nostri incontri su e giù per l'Italia quando eravamo pochi e ed "eroici" testimoni delle più diverse gare automobilistiche. Renata era una lungimirante osservatrice del nostro "mondo" ed ebbe per prima l'ispirazione di una rivista che portava quel nome: Autosprint ! Ed anche se ci ritrovavamo su fronti contrapposti (io lavoravo per Auto Italiana) la nostra era una simpatica amicizia tra colleghi. Un abbraccio e buon lavoro!

Renato Ronco

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020

Abbonarsi a AUTOSPRINT *è semplice e veloce!*

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonati@tre-effe.net

oppure spediscilo a

Treeffe Srl
Via Bomarzo 34 - 00191 Roma
Fax: 06.56.56.16.53

Info tel. 051.61.54.523
da lunedì a venerdì ore 9-13 e 14-16

Per pagamenti con **carta di credito** o **PayPal** e per abbonamenti all'estero visita il sito
www.abbonatiweb.it

Mi abbono per un anno a AUTOSPRINT **al prezzo speciale di € 80,00**

Cognome e nome ....

Via .... n° ....

Cap .... Città .... Prov. ....

Telefono ....

e-mail ....

Ho scelto di pagare tramite:

☐ **c/c postale** n. **1048510505** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT06Z0760103200001048510505**

intestato a Treeffe Srl - Via Bomarzo 34 - 00191 Roma – causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl, esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore Srl Piazza Indipendenza 11/b 00185 Roma o al seguente indirizzo contieditore@legalmail.it

Data .... Firma ....

L'offerta è valida solo per l'Italia.